2015年 付則K項

国際ヒストリック競技における競技車両の技術規則

最新の変更箇所：緑色字

1. 一般原則および略語

1.1 FIA（国際自動車連盟）は、一定のルールに基づいたヒストリックカーの競技使用を可能とするために、付則Ｋ項を制定した。本規則は、これらの車両のピリオドにおける仕様を維持し、最新テクノロジーの適用によって生じる性能および挙動の変更を防止するものである。ヒストリック競技は、トロフィーを目指して戦う、単なるもう一つのフォーミュラではない。これは自動車とその歴史への献身を不可欠の要素とする別の分野である。ヒストリックモータースポーツは、自動車の歴史の積極的な称揚を可能にするものである。

1.2 付則Ｋ項は、オリジナルの競技車両、あるいはピリオド当時の国際規則に合致する国際競技歴のあるモデルと全く同一の仕様で作成された車両のいずれかに適用される。
ピリオドの仕様に認可される変型は付則Ｋ項の範囲内で認められているものに限られる。
国際競技歴はないが、国内選手権競技あるいはその他同等の資格のある大きな国内競技に出場した歴史的経緯のある車両についても受け入れられる場合がある。
ピリオド当時国際レースに出場したことのない車両は、そのHTPをHMSCに提出しなければならない。提出の際は、当該モデルが国内の重要な競技にピリオド内にて参加履歴があることを証明する当該ASN発行の書類を添えなければならない。

1.3 本付則Ｋ項はヒストリックカーを対象とする全ての国際競技において遵守されなければならず、またその他のヒストリック競技についてはその適用が強く推奨される。

1.4 FIA世界モータースポーツ評議会（WMSC）は、ヒストリックモータースポーツに参加する全ての競技参加者および車両が、全世界で共通の基準と共通の規則の下で競技することを可能とする、これら一般原則の執行を完全に承認するものである。

1.5 詳細な情報はFIAインターネットサイトwww.FIA.comに掲載されている。

1.6 略語

略語	フルタイトル
HTP	FIAヒストリック・テクニカルパスポート（FIA Historic Technical Passport）
HRCP	ヒストリック・レギュラリティー車両パス（Historic Regularity Car Pass）
HMSC	FIAヒストリックモータースポーツ委員会（FIA Historic Motor Sport Commission）
HCD	FIAヒストリックカー・データベース（FIA Historic Cars Database）
Homologation	FIAにより保証された公認書式および承認書式（Homologation Forms and Recognition Forms）

2. 一般規則および車両の定義

2.1 一般規定

2.1.1 国際レースの規定は、1906年から1921年まではACFのスポーツ委員会 、1922年から1947年まではAIACR、今日ではFIAによって統轄されてきた。２座席レーシングカーに関する付則C項は1950年に導入され、1966年に付則J項の一部となった。付則J項は1954年にツーリングカーとGTカーのために導入されたものである。付則Ｋ項が要求することは、全てのヒストリック競技車両が、安全上変更を

余儀なくされるものを除き、これらの規則に則ってレースを行う表現形式の中で保存されることである。

2.1.2 車両は、そのタイプ（型式）、そのピリオド（第3項）および、定義の都合上、付則Ｉに概説のある通りの、元来そのモデルがレースしていた国際グループ（International group）に従って分類される。

2.1.3 競技オーガナイザーは、オープンカーとクローズドカーを混走させることは、競技上の目的で望むのであれば、ピリオドの仕様が許す場合のみ、グループを自由に設定することができる。

2.1.4 特定の車両が公認されたモデルに基づくのであるならば、そのピリオド分類はその特定の車両に適用されている公認書（基本書式と追加書式）の部品承認日と矛盾の無い日付でなければならない。特に、ピリオド分類にあたっては、当該車両モデルが、ある日、あるグループの公認から別のグループの公認に移行したかどうかを考慮しなければならない。

2.1.5 そのピリオドと考慮対象の追加公認書式は、その特定車両に適用されるHTPに明記される。

2.1.6 いかなる車両も、分類を受けたピリオドとは違うピリオドの仕様で、FIA付則Ｋ項の競技に参加することはできない。

2.1.7 一旦分類されたならば、再分類付けを受けるには必ずHMSCの承認が必要となる。

2.1.8 ピリオドＺの車両のオーナーは、FIA書式の申請をするよう奨励される。

2.1.9 車両の広告

2.1.9.1 量産ロードカー（第2.3項参照）上の広告掲載は、ウインドウの高さより下の車体の両側に許可されるが、フロントホイールの中心線後方で、リアホイール中心線の前方とする。前後部分と車両側面の残りの部分への広告は1400cm^{2}に制限される。競技番号に隣接する各々700cm^{2}以下の前部１箇所および左右それぞれ１箇所の空間は、競技オーガナイザーの広告のために留保され、競技参加者はその使用を拒否することはできない。競技番号の上下でオーガナイザーの広告以外の広告は番号の下地近くに配置できるが、下地に接触してはならない。

2.1.9.2 （第2.2項参照）の広告は総面積2100cm^{2}に制限される:

さらに、前部の１箇所、両横の各１箇所の各々700cm^{2}を上限とする競技番号に隣接する空白は、競技オーガナイザーの広告のために取り置かれ、競技参加者はその使用を拒否することはできない。

競技番号の上下でオーガナイザーの広告以外の広告は番号の下地近くに配置できるが、下地に接触してはならない。

2.1.9.3 ラリープレートは、競技オーガナイザー用の広告のためにリザーブされる。

2.1.9.4 ウインドスクリーンの頂部においては、スポンサー広告は一切掲載されることなく、国際あるいは国内の選手権タイトルのみに高さ10cmの帯状部を使用することができる。さらに、車両のピリオドを表示するステッカーを取り付けることができる。

2.1.9.5 ピリオドの外装を除き、現在のものでない広告はすべて取り外さなければならない。但し、ピリオドの場所でのみ認められている、第2項1.10で許可されているピリオドの外装は除く。

2.1.9.6 競技ドライバーの氏名および国旗（含複数）は、車両の両横の各１箇所に限り、最大10cm x 40cmの大きさで表示しなければならない。クラブの真正な記章を、車両の両横の各１個所に最大10cm x 10cmの大きさで付すことができる。

2.1.9.7 その他一切の図画および認識物が車両上に提示されていてはならない（例えば；サメの歯のデザイン画、会社のロゴなど）。大会のオーガナイザーは、その競技会との関連で、攻撃的あるいは不適切とみなされる広告を拒否することができる。

2.1.9.8 ステッカーは、規則により要求される場合には、車両のクラスの識別に役立てるために、競技番号の横に付けることができる。

2.1.9.9 本規定はすべての選手権にて、競技全体を通じて遵守されなければならない。しかし、許可されているピリオドの外装は除き、競技オーガナイザーは、当該競技会の規則に制約が定められていることを条件に、特定の競技会における広告、あるいは特定の型式の車両への広告を認めることを断ることができる。

2.1.10 ピリオドの外装

本規則文章内の外装とは、色および塗装の概要によって定義されるものとみなされる。

- 車両台数の多いFIA公認車両（グループ・ツーリング、１９６６年以前に公認されたグループ・グランドツーリング、グループ１～４、グループＮ、ＡおよびＢ）、ある特定の外装で走行していた歴史的経緯により証明できる車両の一切のモデルは、同色を保ちロゴがオリジナルと同じ寸法であることを条件に、その外装のままであることが許される。
- その他すべての車両については、シャシーに関するもののみ、ピリオド当時からの外装を保つことが認められるが、同色を保ちロゴがオリジナルと同じ寸法であることを条件とする；

歴史的経緯のなかで、特定の外装で走行していたことが証明される車両の一切のモデル（あるいは特定のシャシー ― 上記参照）（例えば：Gulf Porsche; L. & M. Lola; JPS Lotusなど）は、同色を保ちロゴはオリジナルと同じ寸法であることを条件に、その外装を提示し続けることが認められる。

上記の規則を遵守した上で、競技参加者はオリジナルのピリオド当時外装で車両を走らせることが奨励される。

注：特定の広告（タバコ、アルコール類など）の表示が法律によって制限されている国において、競技参加者の外装がその地域の法律を遵守していることを確実にすることは競技参加者の責務である。

2.1.11 競技番号（ゼッケン）

FIA国際モータースポーツ競技規則（Code）第15条1項から第15条3項参照。

2.1.12 FIA/FIVA 協定

FIAは、ヒストリック車両の自由かつ規制のない普及を保護し、非競技分野での使用を促進するため、ヒストリック非競技分野での活動について、FIVAとの協力関係を中心に考えている。

１９７４年１０月１０日に署名締結され、１９９９年１０月２７日に改定されたFIA／FIVA協定の条文によれば、FIVAはFIAがモータースポーツの世界で唯一の国際的権能であることを公認している。特に、ヒストリック自動車の競技で競技性を持つものは、FIAおよびその加盟者の独占的権限範囲内に留められ、それに対して非競技のレギュラリティ競技（Regularity Competitions）は、FIAあるいはFIVAどちらかの規則を使用する資格が継続する。FIAの権能の下に主催されるツーリング集会（Touring Concentrations）は、FIVA国際行事競技規則（FIVA International Events Code）を遵守すること。

オーガナイザー（FIAあるいはFIVA加盟団体）は、レギュラリティー・ラリーを主催することができる（特に、国内の立法措置により関連の取り決めがある場合には、関係ASNの承認が可能であればそれが必要とされる）が、平均速度が以下の２つの最低速度を超えないことを条件とする：時速50km、あるいは開催国の政府当局によって決められている、自動車競技に通常認められる最大速度。

2.1.13　競技の定義

2.1.13.1 - ヒストリック競技

ヒストリック競技は、FIAおよび／あるいはFIVAの管理下にて主催されるデモンストレーション、パレード、ヒストリック車両による公道での競技、ヒストリック・ラリー、ヒストリック・レギュラリティー・ラリー（Historic Regularity Rally）あるいはヒストリック・ツーリング集会（Historic Touring Concentration）とすることができる。全ての国際競技は、この付則に定められた規定を遵守しなければならず、ラリーおよびヒルクライム（ラリーの間に開催されるサーキットレースを含む）を例外として、付則O項第６条に言明されている通りに、国際競技はFIAによって承認されたサーキットにて行われる。

2.1.13.2 - デモンストレーション

Code第6条参照

さらに、1967年以降の単座席および２座席レーシングカーによるデモンストレーションは、個別にFIAに許可を受けてのみ組織することができる。

2.1.13.3 - パレード

Code第5条1項および第20条参照

2.1.13.4 – ヒストリック公道競技

ヒストリック公道競技とは、付則K項の規則あるいはFIVA行事競技規則（FIVA Events Code）に基づき参加資格を有する車両を対象とする競技であって、共通ルートあるいは一地点に集まるルート（converging itineraries）として公道を使用し、また、任意の形態の共通ルートのチェックのために、オーガナイザーによってルートが指定されるものをいう。ヒストリック・ツーリング集会（Historic Touring Concentrations）を除く、すべての国際競技は、FIAおよびFIVAのカレンダーに開催情報を掲載しなければならない。すべての競技はその全体において、該当地方行政区域の道路交通法の枠内で組織されなければならない。ヒストリック公道競技には次の３種類があり、以下に個別に定義される：ヒストリック・ラリー（Historic Rally）、ヒストリック・レギュラリティー・ラリー（Historic Regularity Rally）、およびヒストリック・ツーリング集会（Historic Touring Concentration ）。

ヒストリック・ラリー：

通常の交通に開放されている道路上の走路が走行距離の大半を占める、競技的性格を持つロード競技であり、そのルートとして、一般の交通を遮断した公道、あるいは常設または準常設のレースサーキットに設定される１ヵ所またはそれ以上の「スペシャル・ステージ」を含めることができる。スペシャル・ステージでは最高速度が順位決定の要素となる。すべてのスペシャル・ステージにおける結果は、ラリーの総合順位を決定するうえで考慮される。

ヒストリック･ラリーでは以下の条件が遵守されなければならない。：

－　ラリースペシャルステージで認められる最大平均速度は、120km/hを超えてはならない。
－　国際ヒストリック・ラリーのオーガナイザーは、ASNに加盟していなければならない。
－　競技行程でも、スペシャル・ステージに使用されないルートは«ロードセクション»と呼ばれ、そこでの最高速度は総合順位を決めるにあたり決して考慮してはならない。また、コントロール地

点間で要求される平均速度は、50km/h超の速度が国内法規に従いASNにより認められていない限り、時速50km/h以下としなければならない。

- ラリースペシャルステージで認められる最大平均速度は、120km/hを超えてはならない。
- 参加車両の搭乗者は適切なFIA競技ドライバーズライセンスを所有していなければならない。
- ２台以上の車両が同時にスタートする、サーキット上のスペシャル・ステージでは、ドライバーのみが乗車するものとする。
- 参加資格のある車両は、当該ピリオドの間の国際ラリーに関するFIA参加要件を満たす公道走行が適法な車両でなければならない。
- 各競技参加者は、競技車両の有効なFIAヒストリック・テクニカルパスポート（HTP）を所有していなければならない。競技の期間中常に車両が完全に規則に合致していることについて、車検員、適格性認定デリゲートおよび競技会審査委員を納得させることは競技参加者の責務である。
- 競技の組織は、国際モータースポーツ競技規則（Code）付則H項第5条の安全勧告に従うこと。

ヒストリック・レギュラリティー・ラリー

(本条項はFIVAの行事には適用されない)

ヒストリック・レギュラリティー・ラリーは、ツーリング的性格を有する競技であって、最高速度が決定的要素とはならず、平均速度（時速50km/h以下）が課される。

例外的に、都市部と都市部の間が長距離である場合、あるいは競技行程に高速道路の使用が含まれる場合に、レギュラリティー・ラリーのオーガナイザーは所轄のASNに対し、これら特別区間の総平均速度の引き上げ（80km/hを上限）を要請できる。

ヒストリック･レギュラリティー・ラリーでは以下の条件が遵守されなければならない:

- ヒストリック・レギュラリティー・ラリーは、FIA国際スポーツカレンダーかあるいはFIVAカレンダーに掲載がなければならない。オーガナイザーはFIAあるいはFIVA加盟者とし、国内法規で求められている場合はASNの管轄下で加盟者となるが、規則についてはFIA国際モータースポーツ競技規則（Code）に従うか、あるいはFIVA国際行事競技規則に従って作成されたものでなければならない。
- FIA国際スポーツカレンダーに記載されている競技の場合は、ヒストリック・レギュラリティー・ラリーに適用される規定は、FIAが定める「標準特別規則書」に従っていなければならない。これらの規定はFIAのインターネットサイト（www.FIA.com）あるいはFIA事務局より入手可能である。
- ヒストリック・レギュラリティー・ラリーに関与する競技行程（含複数）は、不可抗力の場合を除き義務付けられる。オーガナイザーは関連のFIA ASN（含複数）およびFIVA ANF（含複数）による承認と同様に、競技行程が当該交通当局（含複数）によって承認されているという証拠を提示できなければならない。
- 競技の行程の中に、レギュラリティー・テストの区間がある場合には、計時区間の終了地点の位置を競技参加者に事前に通知してはならない。
- オーガナイザーは、すべての競技車両について、少なくとも１日１回はシークレット・タイムチェックを設定しなければならない。早期到着には、オーガナイザーによって、超過速度による失格を上限とする罰則が課されなければならない。
- 交通当局より危険な運転行為の報告があった場合、失格の罰則が課される場合がある。
- 失格処分により、競技番号、ラリープレート、ロードブックおよびその他の競技行程詳細の除去が必要となる。これはサービス車両についても適用される。
- ヒストリック・レギュラリティー・ラリーに参加するドライバーは、競技行程が通過する全ての領域の通常公道に合法なドライビングライセンスに加えて、当該年の参加競技に有効な最低D、

Ｄ／ＨまたはＲグレードの競技運転者許可証あるいはレギュラリティー・ライセンスの何れかの種類を所持しなければならない。またはあるいは、競技期間中に、レギュラリティー・ラリー運転許可証（Regularity Rally driving permit）をオーガナイザーから入手しなければならない。

－ 各クルーは、参加申請書にクルーの指名を明記することができる。このクルーの指名は競技の全ての公式発表の中でドライバーの氏名と共に公表される。
－ 参加資格のある車両は、当該年の１月１日より最低１５年以上前に製造された、登録国の公道走行が適法な車両でなければならない。タイヤは公道に適したものを使用しなければならない。競技専用に製造されたタイヤは、競技のどの部分においても適格性を有しない。参加申し込みの受理は、オーガナイザーの裁量とする。
－ 競技参加者は、HTP、HRCPあるいは参加車両に有効なFIVA車両証明書（FIVA Identity Card）を所有していなければならない。
－ 競技の開始に先立って、車両が適用される諸規則および当該HTPに合致しているか否かについて車両検査を受けなければならない。
－ 競技の期間中常に車両が完全に規則に合致していることについて、車検員、適格性認定デリゲートおよび競技会審査委員会を納得させることは競技参加者の責務である。
－ 歴史的活動および競技の安全性に有害となる可能性のある、不鮮明な «グレー・エリア»を避けるために、競技の限定された区間だけであっても、現行の条項が誤用される、または速度あるいは最短時間が決定要因とされる危険性を排除するための補助的方策を導入することができる。

ヒストリック・ツーリング集会

(本条項はFIVAの行事には適用されない)

Code第4条1項、4条2項および第20条を参照。

以下の条件が、ヒストリック・ツーリング集会について遵守されなければならない:

－ スピードまたは計時要素に基づく順位付けがおこなわれない。
－ 規則はFIVA国際行事競技規則に従って作成しなければならない。
－ 競技で通過する全ての領域のASNおよびFIVA ANFに対して、競技とその通過経路を事前に通知しなければならない。
－ 参加資格のある車両は、当該年の１月１日より最低１５年以上前に製造された、登録国の公道走行が適法な車両でなければならない。参加申し込みの受理および分類は、オーガナイザーの裁量とする。

2.1.13.5 – サーキットレース

Code第20条を参照。

以下の条件が、サーキットレースについて遵守されなければならない:

－ 各競技参加者は競技車両に有効なHTPを所持していなければならない。参加資格のある車両は、サーキット競技に関するFIA要件を遵守していなければならない。競技の期間中常に車両が完全に規則に合致していることについて、車検員、適格性認定デリゲートおよび競技会審査委員会を納得させることは競技参加者の責務である。
－ 競技の組織は、国際モータースポーツ競技規則（Code）付則H項の安全勧告に従うこと。

2.1.13.6 – ヒルクライム行事

Code第20条を参照。

以下の条件が、ヒルクライムについて遵守されなければならない:

－ ヒルクライムはFIA国際スポーツカレンダーに掲載されなければならない。規則は国際モータースポーツ競技規則第IV章に従って作成されなければならない。

- オーガナイザーはFIA ASNの加盟者でなければならない。
- 各競技参加者は競技車両に有効なHTPを所持していなければならない。
- 競技の期間中常に車両が完全に規則に合致していることについて、車検員、適格性認定デリゲートおよび審査委員会を納得させることは競技参加者の責務である。
- 参加資格のある車両は、ヒストリック・スピード・ヒルクライムのFIA参加要件を満たしていなければならない。
- 競技の組織は、国際モータースポーツ競技規則（Code）付則H項の安全勧告に従うこと。

2.1.14　ドライバー規定

(本条項はFIVAの行事には適用されない)

ドライバーは、クラッシュヘルメット、耐火性衣類、および許可証（ライセンス）に関して、国際モータースポーツ競技規則（Code）の付則L項に従っていなければならない。

2.2　レーシングカー

2.2.1　付則Ｋ項に基づいて行われる競技に参加する全てのレーシングカーは、第５項（安全）および第６項（技術規則）に従うこと。

2.2.2　単座席レーシングカー

2.2.2.1　レースを唯一の目的として製造された車両で、現在の仕様形状（configuration）で当初レースに参加した際のカテゴリー、フォーミュラ、競技に適用されていたACFのスポーツ委員会、AIACRまたはFIAの国際的に承認された規定に適合する車両。国内フォーミュラとして製作されレース参加していた車両も受け入れられる。

2.2.2.2　単座席レーシングカーは次のように細別される:

(a) 座席１つ分の空間しか持たない単座席タイプ

(b) 単座席の他に第二小型座席のための空間のある、そのピリオドで本当の単座席と共に競技したことのある単座席タイプ

2.2.3　２座席オープンレーシングカー

2.2.3.1　レース競技に参加することを主たる目的とし、製造された２座席分の空間を有する車両。ピリオドのACFのスポーツ委員会、AIACRおよびFIAによる定義に従い以下の通り細別化される。

(a) 1950年以前のピリオドの仕様にて製作された２座席競技用車両
(b) 付則Ｃ項に合致せずピリオドＥに製造された車両
(c) ピリオドＥとＦのFIA付則Ｃ項の要件に合致してそのピリオドに製造されたモデル
(d) ピリオドＧあるいはそれ以降のモデルで、それぞれの年のグループ４、５、６、または７を含むこれらの車両のFIA付則Ｊ項グループすべての規定要件に合致し、そのピリオド仕様に製造されたモデル。
(e) HMSCによって２座席レーシングカーであることが宣言された1966年1月1日～1969年12月31日の間のグループ4オープンカー。

2.2.4　クローズド２座席レーシングカー

2.2.4.1　レース競技に参加することを主たる目的として製造された２座席分の空間を有する車両。ピリオドのACFのスポーツ委員会、AIACRおよびFIAによる定義に従い以下の通り細別化される。

(a) 1950年以前のピリオドの仕様に製作された２座席競技用車両
(b) 付則Ｃ項に合致せず、ピリオドの仕様に製作されたピリオドＥ（1950年～1960年）のモデル

(c) ピリオドＥとＦ（1950年1月1日～1965年12月31日）のFIA付則Ｃ項の要件に合致してそのピリオドに製造されたモデル。

(d)ピリオドＧあるいはそれ以降のモデルで、FIA付則Ｊ項グループ４、５、６の規定要件に合致し、そのピリオドに製造されたモデル。

(e) HMSCによって２座席レーシングカーであることが宣言された1966年1月1日～1969年12月31日の間に公認されたグループ4クローズド車両。

(f) グループCおよびIMSA GTP。

2.2.5　FIA グランドツーリングプロトタイプ (FIA GTP 1)

2.2.5.1　FIAの規定に基づきピリオドにて国際的にレース参加したピリオドＥ、Ｆ、Ｇ(1947年1月1日～1969年12月31日)に属する、将来的なＧＴモデルを意図したプロトタイプ車。

2.2.5.2　グループ３（1960年-65年）の改造範囲を超える改造のなされたＧＴ車両で、グループ４（1960年-65年）で競技参加した車両。

2.2.5.3　1962年ルマン参加のGTP車両およびFIA GTP 車両 (1963～65年)。

2.2.6　非FIA グランドツーリングプロトタイプ (非FIA GTP 2)

2.2.6.1　ピリオドＥ、ＦおよびＧ（1947年～）に属する、FIAとは異なる規定に基づく国際的にレース参加した将来的なＧＴモデルを意図したプロトタイプ車（あるいは、製造者が当時開発した、承認された既存のＧＴ車仕様を越えた車両モデルの内の１つの車両）。

2.2.6.2　後述の5項（安全）の規定で許可されている改造を除き、ＧＴプロトタイプ車両には、オリジナルのピリオドにて特定の当該シャシーに実施された改造のみが許可される。

2.2.7　開発車両（Development cars）

2.2.7.1　ピリオドのFIA競技のために製造されたオリジナルのレーシングカーおよびＧＴプロトタイプ車両で、AIACRの国際的に承認された規定、あるいはFIA付則Ｃ項またはＪ項の規定を遵守しているが、理由があって国際競技には参加していない車両。

2.2.7.2　これら車両の継続的履歴が証明されなければならない。

2.2.7.3　HTPは発行の前にヒストリックモータースポーツ委員会により承認されなければならない。

2.2.8　ヒストリック・スペシャル（Historic Special）

2.2.8.1　FIA分類ピリオド（FIA Classification Period）の１つの期間の間にレース競技（サーキットおよびヒルクライム）のために製造された車両で、国際フォーミュラでの競技歴はないが、それよりも低いレベルでの競技には参加し、その下位レベルの競技においてピリオド当時の顕著な履歴を持つ車両。

2.2.8.2　車両は5項に合致しなければならず、ピリオドＡ～ＧＲ（1971年12月31日まで、F3については1970年12月31日まで）の単座席あるいは２座席レーシングカーのみが認められる。

2.2.8.3　HTPは発行の前にヒストリックモータースポーツ委員会により承認されなければならない。

2.3　量産ロードカー

2.3.1　量産ロードカー、ＴおよびＧＴは、公道での使用のために設計・製造され、実際の競技ではそれらの車両のピリオドの規定が適用されていた車両である。

2.3.2　一般的に、量産ロードカーはツーリングカーとグランドツーリングカー、およびそれらの派生型に大別される。しかしながら、1947年以前の量産車両については、その車両のピリオドのそれぞれの全般的仕様を反映させ別々に分類される。

2.3.3 1947年以前の車両は以下を含む：(a)サルーンカー或いは一切のクローズドカー、(b) オープン４座席ツーリングカー 、(c)オープン２座席車両。これらは、第５項（安全）および第７項（技術規則）に合致しなければならない。

2.3.4 1946年以降の量産ツーリングカー（T）

2.3.4.1 大規模生産４座席クローズド車両またはコンバーチブル車両を含むツーリングカー（容積が700㎤未満の車両は２座席でもよい）および以下のいずれか：

(a) FIAによる公認はなされていないが、1960年12月31日以前に国際ラリーあるいは国際サーキット競技に参加したことがあるモデル。この場合、そのことが製造者の国のASNにより認証され、FIAにより承認されていなければならない。

(b) 1954年1月1日以降、FIAにより付則Ｊ項グループ１またはグループＮで公認されたモデル

2.3.5 1946年以降の競技ツーリングカー（CT）

2.3.5.1 1946年以降の競技用ツーリングカーは、以下の何れか：

(a) 量産ツーリングカーのモデルから派生したピリオドＥからＩまで（1947年1月1日～1981年12月31日）の限定量産モデルで 、ピリオド当時の付則Ｊ項の制限内で改造された車両で、1966年以前にFIAによりグループ2に公認された車両を含む。

(b) 1966年1月1日以降のモデルで、グループ２あるいはグループＡで公認され、ピリオド当時の付則Ｊ項に合致したモデル。

2.3.6 1946年以降のグランドツーリングカー（GT）

2.3.6.1 GT車両はシリーズとしては小規模であり、通常オープンかクローズドの２座席量産車で、ツーリングカーに分類され得ない車両をいう。

2.3.6.2 ピリオドＥで公認を取得してないモデルは、製造者のカタログに定義された、その販売部門により一般に提供される車両モデルに合致しなければならない。

HMSCが、オリジナルの製造者の管轄ASNにより供給されたデータによりレトロスペクティブ（過去の）公認書を発行する。

2.3.6.3 その他全てのモデルは、グループ３（1966年～1981年）で公認されていなければならない。ピリオドＧ１の車両は付則VIIIの規定を遵守していなければならない。ピリオドＧ２以降の車両は、そのグループのその当時の付則J項を遵守していなければならない。

2.3.6.4 車体および機械部品に関し、あらゆる意味で同一の、公認に要求される最低台数がそのクラスのピリオドにて製造されていなければならない。

2.3.7 1946年以降の競技グランドツーリングカー（GTS）

2.3.7.1 一般に競技用GT車両はシリーズとしては小規模であり、通常オープンかクローズドの２座席量産車で、通常の量産仕様を競技用に改造したツーリングカーに分類されない車両をいう。

2.3.7.2 その車両は、当時実施されていたグランドツーリングカーの国際規定の範囲内で、ピリオドにて実行された改造を期日前公認に含むことのできる車両より派生したものでないこと。そのモデルのシャシー、車体、エンジンの基本的総体的設計は、対応する量産モデルのものと同一に保持されなければならない。

2.3.7.3 そのモデルはグランドツーリングカーとしての資格があり、グループ３（1960年～1965年）で公認を得ていなければならない。

2.3.7.4 そのモデルが、製造されピリオドの競技に使用された時に、グループ３（1960年～1965年）の公認をFIAより取得していなかった場合、製造者の国のASNは、当該モデルの機械的に同一な車両が、

6項に規定される通りのクラスのピリオド期間内に最低100台製造されたという証拠書類を提供しなければならない。

2.3.7.5 ピリオドG以降では、グループ３、グループ４（1970年～1981年）あるいはグループＢに公認されており、それぞれのピリオドにてグループ３／４あるいはＢ車両に適用される付則Ｊ項を遵守しているモデルのみ。

2.3.7.6 追加事項：

(a) ピリオド E および F (1947年1月1日～1965年12月31日)の間のグランドツーリングカーに同化された、特殊な車体作り（coachwork）を伴う、あるいは特殊な機械的部品を伴う標準の車体作りのヒストリックツーリングカーが参加できる。

(b) これらのモデルには競技歴がなければならず、特殊な機械的部品は、グループ３に適用されるピリオド当時の付則Ｊ項および５項（安全）にて認められているものに限定される。

(c) 全ての改造は、そのモデルに適用されるピリオド当時の技術を守っていなければならない。

(d) これらのモデルがその後グループ３にてFIAによる公認を取得した場合、FIAグループ３公認書の当該追加公認に含まれる機械部品のみを使用することができる。

2.3.8 1946年以降の少量非公認公道スポーツ車両／ＧＴ車両（ＧＴＰ３）

2.3.8.1 ピリオドＥ、ＦおよびGに属する、２座席のオープンあるいはクローズドカーで、製造時点の製造国の構造および使用に関する規則を満たすが、機械的に同一な車両が１００台未満のもの。

2.3.8.2 これらの車両は、GTP3を除き、本2.3条に記載のカテゴリーあるいはグループのひとつで、国際競技にて使用されていてはならない。付則VIIIによって許可されている以外の改造は一切許されない。

2.3.8.3 各モデルのピリオドの機械的仕様は文書化され、HTPは発行の前にヒストリックモータースポーツ委員会により承認されなければならない。

2.3.9 1946年以降の特殊ツーリングカーおよびグランドツーリングカー

2.3.9.1 付則Ｊ項グループ１および２、あるいはグループＮまたはＡに認められた改造範囲を超えた変更がなされたグループ１および２、あるいはグループＮまたはＡ車両より派生したモデル。特殊ツーリングカーは以下を含む:

2.3.9.2 特殊ツーリングカーは、グループ１および２、あるいはグループＮまたはＡに認められた改造範囲を超えた変更がなされたピリオドのグループ１および２、あるいはグループＮまたはＡ車両より派生したモデル。

2.3.9.3 以下が含まれる：

(a) グループ3 (1957～1959年): 特殊な車体作り（coachwork）を伴うツーリングカー、あるいは1959年付則Ｊ項第264条にて規定されているグループ２に認められる改造範囲を超えた機械的改造を伴う標準の車体作りのツーリングカー。

(b) グループ 3 (1960～1965年): ＧＴ車両のグループ３に含まれる。特殊な車体作り（coachwork）を伴うツーリングカー、あるいは1965年付則Ｊ項第274条にて規定されているグループ２に認められる改造範囲を超えた機械的改造を伴う標準の車体作りのツーリングカー。

(c) グループ 5 (1966～1969年): 許可される変更はピリオドの付則Ｊ項第267条の一覧の通り; 1969年バージョンが完成品（definitive）として見なされること。これらの車両に認められる改造は、特殊ツーリングカー（グループ２ 1970～1975年）に公認済みの100個のみのオプションが取り付けられた時に認められる改造に大体類似する。

(d) グループ 5 (1976～1981年): 許可される変更は、ピリオドの付則Ｊ項の一覧の通り: 1981年バージョン（第251条）が完成品（definitive）として見なされること。

2.3.10　国内競技ツーリングカー

2.3.10.1　ピリオドＥからＪの量産ツーリング車両で、国際レベルでの競技歴はないが量産ツーリングカーの国内レベルでの大きな競技に出場した競技歴を確立したことのある、それら競技に関連する国内規則に合致する車両。
2.3.10.2　すべての参加資格のある車両モデルは、当該国内競技履歴が確立された国を管轄する ASN の推薦を得て、ヒストリックモータースポーツ委員会の承認のため提出されなければならない。
2.3.10.3　各モデルのピリオドの機械的仕様は書類にまとめられ、ヒストリックモータースポーツ委員会の承認のため提出され（7.2.5 参照）、第 5 項に規定さているすべての関与する安全関連規則に適合しなければならない。

2.3.11　国内競技公道スポーツ／グランドツーリングカー

2.3.11.1　ピリオドＥからＪの量産公道スポーツ／グランドツーリングカー車両で、国際レベルでの競技歴はないが、量産スポーツおよび／あるいはグランドツーリングカーの国内レベルでの大きな競技に出場した競技歴を確立したことのある、それらの競技に関連する国内規則に合致する車両。
2.3.11.2　すべての参加資格のある車両モデルは、当該国内競技履歴が確立された国を管轄する ASN の推薦を得て、ヒストリックモータースポーツ委員会の承認のため提出されなければならない。
2.3.11.3　各モデルのピリオドの機械的仕様は書類にまとめられ、ヒストリックモータースポーツ委員会の承認のため提出され（7.2.5 参照）、第 5 項に規定さているすべての関与する安全関連規則に適合しなければならない。

3.　期日分類と定義

3.1　車両はその車両の仕様によって期日分類されるのであって、必ずしも製作日によらない。

3.2　**期日分類は以下の通り**：

A)　1905年1月1日以前
B)　1905年1月1日～1918年12月31日
C)　1919年1月1日～ 1930年12月31日
D)　1931年1月1日～ 1946年12月31日
E)　1947年1月1日 ～1961年12月31日
(グランプリおよびフォーミュラ３については1946年1月1日から、単座席および２座席レーシングカーについては1960年12月31日まで)
F)　1962年1月1日～ 1965年12月31日
(単座席および２座席レーシングカーについては1961年1月1日から、フォーミュラ２については1966年12月31日まで)　ただし、フォーミュラ３およびシングル・エンジンメイク・フォーミュラは除く。
GR)　1966年1月1日～1971年12月31日の単座席および２座席レーシングカー(フォーミュラ３については1964年1月1日から1970年12月31日まで)
G1)　1966年1月1日 ～1969年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
G2)　1970年1月1日～ 1971年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
HR)　1972年1月1日～ 1976年12月31日の単座席および２座席レーシングカー (フォーミュラ３については1971年1月1日から1976年12月31日まで)
H1)　1972年1月1日～1975年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
H2)　1976年1月1日～ 1976年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
IR)　1977年1月1日～ 1982年12月31日の単座席および２座席レーシングカー(グループCを除く)、および1977年1月1日～ 1985年12月31日の３リットルF1車両

I)　1977年1月1日 ～1981年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
IC)　1982年1月1日 ～1990年12月31日のグループCカーおよびIMSAカー
JR)　1983年1月1日 ～1990年12月31日の単座席および２座席レーシングカー
(1983年1月1日 ～ 1985年12月31日の３リットルF1車両を除く)
J1)　1982年1月1日 ～1985年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
J2)　1986年1月1日 ～1990年12月31日の公認ツーリングカーおよびGTカー
KC)　1991年1月1日 ～1993年12月31日のすべてのグループCカーおよびIMSAカー

3.3　ピリオドの仕様（Period Specification）

3.3.1　ピリオドの仕様とは、付則K項第1条2項に従って車両が分類されるピリオドの期間存在していた通りの、FIAあるいは審査委員の納得が証明されたモデルの技術的仕様形状と定義される。

3.3.2　車両のピリオドの技術仕様に何らかの改造をすることは、特定の車両のグループについて本規則により明らかに許可されるもの、特定の車両モデルや構成要素に関してFIA公式ブルテンで公表されたもの、または第５項（安全）で義務付けられているものを除き、禁止される。

3.3.3　代替構成部品の概略

代替構成部品は、その車両銘柄の当初の取り付け品からのものでないピリオドの構成部品（例えば、ピリオドの供給業者からのオリジナルの構成部品）および、レプリカ構成部品（例えば、その車両銘柄の取り付け品からのオリジナル構成部品のレプリカあるいはピリオドの供給業者からのオリジナルの構成部品のレプリカ）のいずれかであることができる。

オリジナルの製造者仕様に対する代替構成部品は、それらの部品が公認されていたか、当時の付則Ｊ項により許可されており、車両のピリオドにてFIA国際カレンダーに掲載されていた競技でその当の車両モデルに使用されていたことが証明されるならば、使用することができる。

付則Ｊ項によってピリオドに認められていた自由は、現在完全な自由を与えるものではなく、むしろ、それらのピリオドに許されていた自由の結果として、ピリオドの特定の銘柄およびモデルに実際に合法的に使用されていた改造および／あるいは構成部品の使用を認めるものである。

3.3.4　そのピリオド、代替構成部品、および考慮対象の追加公認書式は、その特定車両に適用されるHTPに明記される。

3.3.5　これらの規定によって特に認められない限り、車両の一切の構成部品はオリジナルの部品と同一の寸法および材質タイプを有していなければならず、その証拠が申請者によって提供されなければならない。

3.3.6　追加公認で許可されるものを含め、使用される技術は、ピリオドにて使用された技術と矛盾のないものでなければならない。

3.3.7　公認された車両については、当該ピリオドで公認された通りの、かかる追加公認および変型を伴うFIA公認書類原本が有効である。

さらに、ピリオドの付則J項の規定が、非公認車両の3.3.8に記載されているように、ピリオドに使用された仕様を包含しているのであれば、それは有効である。

ピリオドＪ１のすべての車両も、付則Ｋ項の付則XIに合致していなければならない。

3.3.8　非公認車両については、以下の証拠（優先順位の高い順に記載）がピリオドの仕様を証明するために認められる。

(a) 以下の何れかによって証拠付けられる製造者の仕様証明: 販売カタログ、製造者取扱説明書、製造者による作業手引書、製造者のスペアパーツリスト、ロードテストマガジン、これら全てピリオドにて発刊されたものでなければならない。

(b) 製造者の仕様が、国際競技の中で一競技参加者向けに変更された証拠書類。ピリオドにおいて作成された製造者による書類一切、図面、スケッチあるいは仕様書すべて、あるいはピリオドにおいて制作された雑誌記事の類すべて（ピリオドの雑誌および定期刊行物に掲載された仕様は、最低２つの出所を必要とする）。

(c) 認知された専門家の車両査察報告書。

(d) 上記よりも価値は低いが、特定の疑義が生じた場合、著名な執筆者によるピリオド外の著書および雑誌が考慮される。ピリオドの製造者、整備士、エンジニア、設計者、ドライバーおよびチーム員の書した最近の文書も、特定の車両については考慮される。

(e) 上述の全ての証拠書類は、当該モデルについて言及していなければならない。

3.4　オリジナルの競技車両の修理および構成部品の交換に関する指針

3.4.1　追加公認によって許可されるものを含めた、修理に使用される技術、材質タイプおよび構成部品は、その車両のモデルにピリオドにおいて使用されたものと矛盾のないものでなければならない。パイプ構造あるいは構成部品の場合、使用されるパイプのタイプは、外側の寸法および壁肉厚がピリオドの仕様に合致し、材質が3.6項に従っていることを条件に自由である。

3.4.2　材質を接合する方法（溶接、接着、リベット留めなど）は、ピリオドにて使用されたものでなければならない。

3.4.3　接合部が溶接あるいは鑞付けされていた場合は、材質を接合するために使用される溶接あるいは鑞付けの方法は自由であり、交換することができる。

3.4.4　追加された材質は、オリジナルの構造体の形状に完全に合致し、接触していなければならない。追加の補強あるいはブレース支持体は、ピリオド当時に許可され使用されていない限り認められない。

3.5　アルミニウム合金の修理に関する指針

3.5.1　同様の規則がアルミニウム製の構造体についても適用されるが、考慮すべき追加的要因があるため、一切の修理は製造者の仕様に従って実施されることが強く推奨される。

3.5.2　すべての修理は以下の項に従って実施されなければならない：

3.5.2.1　修理あるいはリビルトされる構成要素のタイプに応じ、異なるアルミニウム合金系がある。よって、アルミニウム合金の正確な基準指示を参照することが強く推奨される（付則VII、表１を参照）。

一般的に、自動車への適用については、5000番台および6000番台が最も応用されている。

3.5.2.2　正しいアルミニウム合金のタイプを選択するために、当該部品の製造者により指定され使用されている材質の機構的特性を、さらにはできれば物質的状態についても分析し、選択においてはそれを参照することが強く推奨される。タイプの異なるアルミニウム合金の硬さの最大変量は６％以内に留まる一方で、最大抗張力(UTS)は６倍に変化するかもしれないため、この推奨事項は非常に大切で、過小評価されてはならない。材質特性および状態選択を誤ると、異なる構成部品の性能を得ることになる（付則VII、表２参照）。

3.5.2.3 Al/Li（アルミニウム - リチウム合金）の使用は禁止される。この場合、この合金は重量を６％削減でき、硬さを１６％増大できる。
3.5.2.4 アルミニウム構造の接合方法は以下の通り：
－　溶接（融接－抵抗溶接－圧接、爆圧、超音波圧などのその他の方法）
－　鑞づけ
－　はんだづけ
－　粘着接着
－　機械的留め具の使用
（付則VII、表５参照）
3.5.2.5 当初の接合部の剛性を維持するために、修理および再構築については、製造者によって決められたアルミニウム合金製構成部品を接合する手順および方法に従うことが義務づけられる。
3.5.2.6 砂型鋳造構成部品品質の標準仕様に従うことが推奨される。その標準仕様は、構成部品の品質等級の機能として、砂型鋳造に認められる最大変形を定めている。異なる品等は、構成部品の性能の差異を意味する（付則ⅩⅡ、表４参照）。
3.5.2.7 安全のために適用される要素（サスペンション、フレームなど）については、「不連続性レベル要件」表のグレードBが、砂型鋳造部品に認められる品質である。

3.6 レプリカ車両およびレプリカ構成部品に関する指針

3.6.1 申請者が車両あるいは構成部品を再製作しようとする時に、これらの条項要件を容易に満たすことができるよう、ここにいくつかの示唆が提示されている。

3.6.2 第1.2項は、レプリカ車両およびレプリカ構成部品についても適用される。とりわけ第1.2項は、国際ヒストリック競技に参加している、どの車両に基づかなければならないかについての原則を示している。この条項は、レプリカ構成部品の受け入れ条件についても明示している。

3.6.3 代替構成部品の製造者は、オリジナルの構成部品あるいは完成車両を再製作するために必要となり得る一切の許認可あるいはライセンスを取得する責任がある。FIAは、特許権の侵害が発生する場合に、その責任を負うものではない。

3.6.4 代替の材質あるいは構成部品を使用することによって、性能あるいは重量について利益を得ることがあってはならない。

3.6.5 材質
3.6.5.1 使用される材質は第3.7.3項および3.7.4項に定められるものと同じでなければならず、構成部品のいずれのタイプにも適用できるよう意図されたものでなければない。
3.6.5.2 レプリカ車両用の代替材質選択と同じく、置き換えおよび／あるいはレプリカの構成部品については、その構成部品に使用されていた当初の材質の機構的および物質的特性を遵守しなければならない。
3.6.5.3 性能に係わる構成部品、あるいは高い負荷およびストレスかかかる、または安全性にとって非常に重要な構成部品については、上記事項が強く推奨される。それら構成部品は以下を含むが、それに限られるものではない：
－　ステアリングコラム
－　制動装置
－　サスペンションウイッシュボーンおよびその他の関連するサスペンション構成部品
－　パイプフレームシャシーの構造骨組

－　その他

3.6.5.4　材質の最大抗張力(UTS)および比重が、当初の±２％以内に収まっていること、あるいは付則Ｋ項付則IIに掲載されている適切な材質のリストから選択されることが強く推奨される。

3.6.5.5　上述の安全構成部品のいくつかについては、いくつかの試験方法の要求がなされる場合がある。その場合、試験要件は付則Ｋ項付則III「コンディションテスト」と関連づけられる。

3.6.6　技術

3.6.6.1　使用される技術は、追加技術（technology extensions）で認められるものを含め、現代の技術であってよいが、当該車両モデルにピリオド当時使用されていた技術と矛盾のないものでなければならない。

3.6.6.2　FIAによって明らかに許されていない限り、当初リベット留めされていた構成部品は、そのままリベット留めされなければならず、スポット溶接されていた構成部品はスポット溶接のままでなければならず、当初粘着接着されていた要素は、同じ接合方法を維持しなければならない。

3.6.6.3

a)　使用される材質および技術に関わらず、高い負荷およびストレスを受ける、あるいは安全上非常に重要な構成要素あるいは組み立て品の溶接は、資格を有する溶接技術者によって実施されることが推奨される。それにもかかわらず、最終的なひび割れおよび欠陥について専門家による査察を受けなければならない。

b)　車両の構造的剛性あるいはドライバーの安全に極めて重大な領域について、その材質と構造のタイプに適した試験方法を用いて、同様の試験を実施することも強く推奨される。

3.6.7　寸法

3.6.7.1　車両の一切の構成部品あるいは組み立て品は、寸法、配置共にオリジナルの構成部品と同一でなければならない。

3.6.7.2　その証拠が、HTP発行に先立ち、申請者によて提供されることが強く推奨される。

3.7　一般定義

3.7.1　シルエットとは、車体パネルが正規の位置に装着された状態の車両を、任意の方向から見た車両の形状をいう。

3.7.2　シャシーとは、車両の全体構造体であり、その周囲にその構造体の構造部となる一切の部品を含めた車体と機械構成部品が組み込まれるものをいう。

3.7.3　«素材のタイプ»という用語は、 同一の素材を意味するが、同一の仕様である必要は無い。

3.7.4　従って例えば «アルミニウム» は、冶金学的にはアルミニウムであるが、異なる等級で、アルミニウムベリリウムを除き、当初の組成にはなかった成分を含む場合がある。マグネシウムはアルミニウムに交換してもよい。

3.7.5　材質に関するいくつかの技術データ、それらの使用の関する指針、修理および復元技術について付則K項付則IIに掲載されている。この部分により、選択に関する手引き、および代替材質の適切な使用、さらに構成部品の置き換えと修理に利用される技術に関する情報が提供できる。

3.8　公差（Tolerances）

3.8.1　公認書式および車両に適用されるピリオドの付則J項にて明らかに指定されている場合を除き、構成要素の測定に以下の公差が適用される:

3.8.2　ボアおよびストロークを除く、機械加工全て：± 0.2%;

3.8.3　未仕上げの鋳造品：± 0.5%;

3.8.4　前部・後部車軸線での車幅：+ 1%, - 0.3%;

3.8.5　ホイールベース：± 1.1%;

3.8.6　トレッド：± 1%.

3.9　燃料および酸化剤

3.9.1　公認車両については、燃料は現行の付則J項第252条9.1、9.2に規定されるガソリンあるいはディーゼル燃料でなければならない。

3.9.2　3.6.3に言及されている非公認車両に関することを除き、非公認車両の燃料は現行の付則J項第275条16項に合致した燃料でなければならない。

3.9.3　ピリオドＣおよびＤ（1919 年1月1日～ 1946年12月31日）のすべてのレーシングカー、1946～1957年のフォーミュラ１車両、1947～1953年のフォーミュラ２車両、1946～1960年のフォーミュラ３車両、1940～1960年のインディアナポリス規定に従った車両は、 アルコール基燃料を使用できる。
　その他の非公認車両で、アルコール基燃料をピリオドにおいて使用していたことが証明できるものは、HTPにその燃料の使用が承認されている表記があることを条件に、同様の燃料を使用することができる。

3.9.4　1946～1960年に製造されたフォーミュ１あるいは２車両は、オクタン価が高いガソリンを使用することができる。

3.9.5　体積比で2%までであれば、追加の潤滑化合物を燃料に追加することができる。２ストロークエンジンの場合、この比率を上げることができる。

3.9.6　鉛に代わりガソリンに追加される混合物は、市場小売店にて自由に入手できるものである場合に追加することが認められる。これらの混合物は90MONあるいは102RONの制限値を超えてオクタン価を上昇さるものであってはならない。

3.9.7　大気を除き、燃料には一切の追加酸化剤を混合することはできない。

4．　国際FIA基準の車両同一性証明書類

4.1　認証（Certification）

4.1.1　FIA国際競技に参加する全ての車両はHTPを、またレギュラリティー・ラリーの場合はHRCPを所有していなければならない。これらの書類は純粋に技術的なものであって、車両の真正性に関わる何らの保証あるいは意見を提供するものではない。

4.1.2　HTPは発行ASNがその全ての権利を有し、HMSCの命令によりいつでも回収される。この場合、当該ASNはFIAにオリジナルのHTPを提出し、HTP書式の認定された写しを申請者から回収しなければならない。FIA HTPは、そのASNの国の居住者あるいは国民によりASNから入手できる。申請者は、入手したHTPをASNに戻す前に完成させる責任を負う。ASNは書式の原本および申請書記載詳細を保管する。ASNはパーフォレーション（割印）により有効とされた認証済み書式の写しを申請者に発行し、FIAデータベースに発行した全ての証明書類の詳細とコピーを提供する。

4.1.3　HTPは26ページから成るFIA定型書式であり、申請者と共にASNが記入する。

4.1.4　一切の公認車両のHTPには、FIA発行の、車両のオリジナル公認書式のFIA認証済みの写しか、車両のレトロスペクティブ（過去の）公認書（Retrospective Homologation Form）の認証済みの写しが添えられていなければならない。

4.1.5　HRCPはFIAの定型書式を元にして作成される、使用目的がヒストリック・レギュラリティー・ラリーに限定された簡単な車両証明書類である。

4.1.6　所有権の変更：HTPは国際書類であり、全てのASNにより受け入れらなければならない。別の国に所有権が変更される場合は、新ASNが車両に対して発行された書式を認可しなければならず、発行元ASNに所有権の変更を通知し、オリジナルおよび付随書類の引渡しを要請しなければならない。
オリジナルのHTPの認定された写しは、発行元ASNが元の所有者より回収しなければならず、そのオリジナル書式は取り消される。新ASNは、新しいHTPを（最新の定型書式で）発行しなければならず、オリジナルの書式に自国発行の番号を付さなければならない。
新しいHTPは承認のため、またFIAのデータベースを更新するために、FIAに送られなければならない。

4.1.7　HTPの紛失: 書式を紛失した場合は、ASNに申請し、ASN保管原本より認証済みの書式のカラーコピーを供給してもらわなければならない。発行元ASNは、１ページ目にこれが第２番目の写しであることを記し、15ページ目に写しが発行されたこと、また発行年月日を表す。

4.2　HTP の使用

4.2.1　HTP書式の目的は２つのみである；第一に、競技の技術および適格性について判断する競技役員が使用するためであり、第二には、競技のクラス区分およびクラス構成を行うためにオーガナイザーが使用するためである。

4.2.2　オーガナイザーの便宜のために、FIA国際スポーツカレンダーに記載のある競技の参加申請書類には全て、付則K項の付則１に基づき車両に割り当てられたクラス、ピリオドおよびカテゴリーを明確に示す、ASNにより発行されたHTPの１ページ目の写しが添えられていなければならない。

4.2.3　HTPは競技の車両検査の際、車両と共に提示されなければならない。車両のHTP書式は、競技開催期間中を通じてFIA競技役員が自由に利用できなければならない。FIA適格性認定デリゲート（FIA Eligibility Delegates）の１人（あるいはそれが不在の場合はFIAの指名した競技役員）のみが、英語あるいはフランス語でHTP書式に意見を記入することができる。

4.2.4　要請があった場合、HTPに記入された承認された仕様に車両が合致していることを証明するのは競技参加者の責務である。

4.2.5 競技の技術委員（scrutineers）はHTPがASNにより正規に発給されたものであれば、全てのHTPを受け入れなければならず、車両がそのHTP書式に合致している限り、4.3 に従うことを条件として、当該競技にて車両が競技参加することを認めなければならない。

4.2.6 正しいHTP書式がないにも関わらず、その車両の参加を認めたオーガナイザーの実施する競技は、国際スポーツカレンダーより除外されることがあり、その上FIAによるさらなる制裁が課される場合がある。

4.2.7 所与のHTPについて、基本書式に記載された情報の一部が変更される場合、書式への追加が変型として発行される場合がある。

変型書式の１ページ目に言明されている通り、変型は以下の競技のこれらのカテゴリーの１つまたは複数に有効である：ヒルクライム、ラリー、レース。

競技参加者は、変型が競技の正しいカテゴリーの範囲以内にあることを条件に、希望すればその変型を利用することができる。

上記の規則は、変型の発行について使用される、HTPの最初のページが変更されることがない限り、HTPあるいは車両に追加のステッカーが必要となることはない。しかしながら、新しいHTPの第１ページが求められる場合は、新たなバーコードステッカーが車両上の最初のものの近くに適用され、第２のバーコードステッカーが新しいHTPの第１ページに貼られる。

4.2.8 最新の26ページの定型書式で作成された一切のHTPは10年間有効である。

4.3 不遵守の場合の手順

4.3.1 査察（車両検査）の際に車両がHTPまたは公認書式と一致していないことが発覚し、その不正が「赤点」手順（«red dot» procedure）（4.4）の適用範囲外であった場合、車両を改造し書式への適合を確実とすることは競技参加者の責務である。

4.3.2 競技の際にその不正を修正できない場合、競技会審査委員会はその車両を競技会より除外し、考察のためFIAにHTPを、コピーを発行ASNに転送することができる。

4.3.3 HTP書式内容に合致しているものの、車両が付則Ｋ項の技術規定に合致していないことが確認された場合、競技会審査委員会は車両と共にその競技参加者を競技会より除外し、当該車両の書式書面にてその理由を記述し、考察のためそれをFIAに、コピーを発行ASNに転送することができる。

4.3.4 HTPは以下の場合に取り消すことができる:

(a) 現在登録されている車両について、ASNよりFIAが要請を受けた場合。この要請には取り消し理由が添えられていなければならない。

(b) すでに競技に参加している車両について上述の付則K項違反が発覚し、当該競技のFIA競技役員（またはFIA競技役員により権限を与えられた者）がFIAにその旨の報告書を提出した場合。FIA競技役員は当該競技の順位付けを一時保留し、HTP 書式に理由を付しFIAにそれを、発行ASNにコピーを送達しなければならない。

(c) いかなるHTPについても一時保留あるいは無効を宣言することのできるFIAが、発行ASNに、無効の決定を通知し、また回収される場合にFIAブルテンにその決定を公表する場合。

4.3.5　4.3.4 (a) および 4.3.4 (b)に当てはまる場合、競技参加者は競技会審査委員会あるいは適格性認定デリゲートにより正式に注釈が付けられたHTPの写しを保持し、30日間の間それを競技に使用することができる。FIAはHTP受領後30日以内に車両の有効性について決定する責務を負う。この期間の間、当該車両が達成した競技結果あるいは得た得点は一時的に保留される。

4.3.6　FIAがHTP 書式を無効と決定した場合、それは回収され、その後申請されたHTP書式は発行される前にFIAによる承認を受けなければならない。

4.3.7　適格性認定デリゲートは、ある特定に状況下にて、競技期間の間さらに考察を進めるため、HTP書式を保持する許可を競技会審査委員会より受けることができる。

4.4　赤点手順（Red dot procedure）

4.4.1　車両検査に提出された車両に、性能を向上させることのないと思われる小さな技術規則違反が見つかった場合、FIA適格性認定デリゲート（居る場合はデリゲートとし、デリゲートが指名されていない場合は、FIA競技役員）が、HTPの第１ページ目に赤点印《red dot》をつけ、HTPの適切なページ個所にその理由を記入記録することができる。競技参加者はその違反事項を次回の競技までに修正しなければならない。

赤点は、この目的のためにFIAにより承認された適格性認定デリゲートが提案する場合、国内の競技においても採用することができる。

4.4.2　全ての赤点は中央データベースに集められる。

4.4.3　その違反事項が次の競技までに修正されていない場合、競技会審査委員会はその車両を競技出場停止とすることができる。

4.5　黒点手順(Black dot procedure)

4.5.1　競技の間いつの時点であっても、車両が安全基準に合致していないことが判明した場合、FIA適格性認定デリゲート（居る場合はデリゲートとし、デリゲートが指名されていない場合は、FIA競技役員）が、HTPの第１ページ目に黒点印《black dot》をつけ、HTPの適切なページ個所にその反則事項理由を記入記録し、直ちに競技会審査委員会にその反則事項に関して報告書を送らなければならない。

その箇所の反則が修正されない場合、競技会審査委員会は直ちに当該車両を競技から除外し、委員会の決定についてFIAに報告する。

黒点は、この目的のためにFIAにより承認された適格性認定デリゲートが競技会審査委員会に提案し承認が得られる場合、国内の競技においても採用することができる。

4.5.2　HTPに黒点印をつけられることは、車両が全面的に安全基準を満たしていないと同等とされ、その結果当該競技参加者はその競技および／あるいはその他の競技に、その車両をもって参加することは許されない。その反則は、FIA適格性認定デリゲートがその修正を立証し、4.7.1に示される通りHTPの同じページに書面による証明を添付した時点で、修正がなされたと見なされる。

4.5.3　すべての黒点は中央データベースに集められ、特に各黒点の発効および適用停止した正確な日付が示される。

4.6　ASNの決定に対する控訴手順

4.6.1　ASNがHTP の承認を拒否した場合、申請者はFIAに対し控訴手順を開始するよう要請する権利を有する。

4.6.2　申請者は拒否通知を受領した日より30日以内に、ASNが書式に関する完全なドシエをFIAに送付することを書面にて要請しなければならない。

4.6.3　ASNは控訴通知受領後14日以内にその要請に応じなければならない。

4.6.4　FIAは申請者およびASNにその決定を通知する。

4.6.5　この控訴手順についての料金は、控訴手続きに入る時点でFIAに支払う。控訴が是認された場合、その料金はASNにより控訴申請者に対し返金される。

4.7　FIAヒストリックカー・データベース

4.7.1 ASNは発給したHTP書式の詳細をデータベースで保管する。

5．　安全規則

　競技参加者は構成部品の腐食および／あるいは経年劣化の可能性とそれに起因する結果について注意すべきであり、当初の仕様を遵守する一方で、それらの構成部品の完全性および安全性を確保する対策をとらなければならない。

5.1　以下の規則は、レギュラリティー・ラリーを除き義務付けられる。ただし、レギュラリティー・ラリーでも推奨される。

5.2　車両検査に車両を提示することは、競技に参加するうえで車両が安全な状態にあることを競技参加者が申告していることを意味する。車両は清潔な状態で提示されなければならない。

5.3　バッテリー、サーキットブレーカー

5.3.1　ショートを防ぐため、バッテリーのターミナル部の保護が義務付けられる。

　バッテリーがコクピット内に保持されている場合、それはドライ方式でなければならず、確実に固定され、絶縁された漏れ防止カバーで覆われていなければならない。

5.3.2　全ての電気回路（消火装置作動用の回路を除く、バッテリー、オルタネーターあるいはダイナモ、灯火器、ホーン、点火装置、電気的制御装置など）を遮断し、エンジンをも停止することができなければならない総合サーキットブレーカーがなければならない。

　この装置はスパーク防止型でなければならず、内部からも外部からも操作することができる。外部のサーキットブレーカー起動操作部は、ウインドスクリーン取り付け部の下部または、その位置から50cm以内に取り付けられなければならない。クローズドカーについては、パースペックス製（Perspex）リアサイドウインドウがドライバーの座席の後方にある場合には、これにスイッチを取り付けなければならない。起動操作部は、底辺が最低120mmの白色の縁取りの付いた青色三角形の中に赤い稲妻を描いたマークで示される。

　外部の起動操作部はクローズドカーにのみ適用される。

　内側からは、ドライバーおよびコ・ドライバーがハーネスを締めた状態で着座している時に、サーキットブレーカーを容易に操作できなければならない。

5.3.3　マグネトー式（電磁式）点火装置を使用する車両の場合、マグネトーの低圧側に、アーススイッチが組み込まれていなければならず、それは車内からも車外からも容易に操作できるものでなければならない。

5.3.4　リチウム基のバッテリーの使用は禁止される。

5.4　ケーブル、配管および電気装置

5.4.1　燃料、オイル配管およびブレーキケーブルは、外部のあらゆる劣化の危険性（飛び石、腐食、機械的破損など）から保護され、車内の火災の危険性から保護されなければならない。

5.4.2　これらの保護策は、車両の構造的強度を高めるものでないこと。

5.4.3　量産車の取り付け装備が保持されている場合は、追加の防護は不要である。

5.5　燃料システム

5.5.1　ピリオドＡ～Ｅのすべての車両の燃料タンクは、標準タンク、公認タンク、あるいは安全燃料タンクでなければならない。タンクは、米軍仕様MIL-B-83054（バッフル材）あるいは«D-ストップ»爆発防止フォイルに適合した安全発泡フォームでタンクを満たすことが推奨される。

5.5.2　ピリオドＦ～Ｊのすべての車両の燃料タンクは自由であるが、米軍仕様MIL-B-83054（バッフル材）あるいは«D-ストップ» 爆発防止フォイルに適合した安全発泡フォームでタンクを満たさなければならない。ピリオドの最大容量仕様を超えてはならない。

5.5.3　すべての安全（バッグ）燃料タンクは、現行の付則J項253条14項（FIA承認安全燃料タンク）に合致していなければならない。

5.5.4　電気式あるいは機械式ポンプを持たない燃料装置は、明確に印付けされた分離式装置を持たなければならない。

5.5.5　ガソリン以外の燃料（例えば、メタノールなど）を使用する車両は、各競技番号の背景に直径75mmの蛍光オレンジディスクを提示しなければならない。ディスクの色は«Pantone 15-1354 TC Orange Crush»の仕様に従うことが推奨される。

5.5.6　燃料給油口キャップおよび頸部

　車体のシルエットの外側に突出している、すべてのクイックリリース式（モンツァタイプ）燃料キャップには、偶発的な解放を防ぐための二次的装置が取り付けられていなければならない。

　すべての車両には、燃料タンク（含複数）にできるかぎり近く、給油頸部の中にワンウェイ安全バルブを取り付けることが推奨される。

5.5.7　ドライバー／同乗者の車室を通過し燃料を通す可能性のある圧力のかからない配管あるいはパイプの一切は、保護されていなければならなず、金属製でない場合は、燃料および火炎に対し適切な耐久力のある素材でなければならない。

　燃料を供給する燃料配管で圧力のかかるものは、それがどこにあるものであっても、金属製でない場合は、燃料および火炎に対し適切な耐久力のある素材でなければならず、加えて：

－　燃料噴射式エンジン装備の車両では、付則Ｊ項第253条3項2の要件に合致しなければならない。
または
－　その他の車両については、最低破砕圧力100psiを有していなければならない。
　それらはネジ式閉鎖連結具あるいは車両製造者の承認を得た連結具によってのみ連結させることができる。

5.6　隔壁

5.6.1　ピリオドＦ以降については、防火隔壁が装備されなければならない。それらはその他のピリオドについて推奨される。

5.7　消火装置

5.7.1　サーキットレース、およびスピード・ヒルクライムに参加する全ての車両は、最低でも現行の付則J項第253条7項3に合致する、手動式消火器を搭載しなければならない。

5.7.2　現行の付則J項第253条7項2（付則J項テクニカルリスト16「公認消火器」参照）に従い、FIAにより公認された消火器システムがスペシャル・ステージのあるスポーツラリーに参加するすべての車両に義務付けられ、その他すべての車両に推奨される。ただし、単座席および２座席オープンレーシングカーについては例外が設けられ、第253条7項2.3により要求される外部からの作動方式は義務付けられない。

5.7.3　スペシャル・ステージのあるスポーツラリーに参加する車両は、手動式消火器と上記5.7.1および5.7.2に合致する消火器システムの両方の搭載がなければならない。

5.8　オイルキャッチタンク (ラリーでは任意)

5.8.1　最少容量が２リットルのキャッチタンクが、エンジン容積２リットルまでの全ての車両に装着されなければならない。その他全ての車両については、最低容量を３リットルとする。

5.8.2　閉回路ブリーザーが当初より車両に装着されており、このシステムが保持されている場合は、キャッチタンクを付ける必要はない。

5.9　スロットル

5.9.1　各バタフライには、外部リターンスプリングが装備されていなければならない。ただし、内部スプリング付き二重キャブレターは除く。

5.10　リアビューミラー

5.10.1　レースでは、最低総ガラス面積90cm²の、２個のリアビューミラーを装着しなければならない。

5.10.2　ラリーについては、リアビューミラーは登録国の道路法規に合致したものでなければならない。

5.11 ランプ

5.11.1　クローズドサーキットレースでは、全てのフロントランプのガラスにテープを貼るかカバーをしなければならない。

5.12　ウインドスクリーン

5.12.1 ツーリング、ＣＴ、ＧＴおよびＧＴＳ車両のウインドスクリーンは、ラミネートガラスでなければならない。例外として、当該モデルにラミネートガラスのスクリーンが入手できない場合は、現行シーズンについては硬質透明プラスチックの使用を認める特別措置がFIA適格性認定デリゲートにより認可される場合がある。 その他の車両の場合は、硬質透明プラスチックを使用してもよい。

5.13　ロールオーバー保護構造（ＲＯＰＳ）

図については付則Vを、規定については付則VIを参照

5.14　レッド・リアライト

5.14.1 当初から後部にブレーキライトが装備されていた全ての車両は、レーススタート時にそれが機能する状態でなければならない。

5.14.2 ピリオドＧ以降の全ての単座席車両、および当初テールライトを装備していなかった単座席でない全ての車両は、レーススタート時にそれが機能する状態の赤色警告灯を装備していなければならない。この灯火は後方に向けられ、後方からはっきりと視認でき、車両の中心線から10cm以内の位置に設置されており、表面積が最小20cm^2、最大40cm^{2}であって、堅牢に固定され、車内のドライバーによって点灯できるものでなければならない。この灯火は最低21ワット白熱光であるか、あるいはタルシス«Tharsis»または «Dm Electronics» タイプの発光ダイオードでなければならない。すべての車両にこのような後部赤色灯が推奨される。

5.15　安全ベルト

5.15.1 ロールバーを備えたピリオドＦ以降の全ての車両は、現行の付則J項第253条6に合致したハーネスを備えていなければならない。

加えて、以下の車両タイプのハーネスには、現行の付則J項第253条6項に合致する脚部ストラップが組み込まれていなければならない：

a) 単座席レーシングカー

b) ２座席レーシングカー

c) ピリオドH以降の、スペシャル・ステージのあるスポーツラリーに参加する車両。

5.15.2 ２本の肩ストラップと２本の腰部ストラップの仕様形態では、腰部ストラップについてボディシェルへの２箇所の取り付け点が必要である。また、肩ストラップには、座席に対して対称な形で２箇所または１箇所の取り付け点がなければならない。安全ベルトを改造してはならない。

5.15.3 ラリーにおいては、２つのベルトカッターを常時車載していなければならない。それらはドライバーおよびコ・ドライバーがシートベルトを着用した状態で、容易に使用できる状態でなければならない。

5.16　ヘッドレスト

5.16.1 ピリオドＩＲの３リットルF1車両およびピリオドＪＲのすべての単座席車両に義務付けられる。その他全ての車両に推奨される（付則J項第259条14.4）。

5.17 ボンネット（T、CT、GT、GTS、GTP）

5.17.1 ボンネットは適切に固定されなければならない。量産の施錠装置は取り外すか作動しないようにし、外付けの安全留め具に替えなければならない。

5.17.2 ピリオドＧの仕様以降は、少なくとも２つの追加の安全留め具が、ボンネットとトランクリッドそれぞれに取り付けられなければならない。

5.17.3 内部の施錠機構は、作動しないようにするか、取り外すこと。

5.18 牽引用穴あきブラケット

5.18.1 単座席車両を除き、全ての車には前部と後部に牽引用穴あきブラケットが装備されていなければならない。それらの特性は以下の通り:

－ 内径が最小で80mm、最大で100mm
－ 車両の前後の構造体に確実に固定されていなければならない。
－ 車両が、グラベルトラップで停止した時に使用できるような方法で取り付けられていなければならない。
－ これらははっきりと視認でき、黄色、赤色あるいはオレンジ色で塗装されなければならない。

5.19 ステアリング、取り外し可能なホイール

5.19.1 一体式ステアリングコラムを、安全上の理由で、ユニバーサルジョイントあるいはテレスコピック式装置を有するコラムに変更することができる。ただし、全ての当初の機能が保持されていることが条件とされる。かかるコラム（支柱）は、当該車両のエンジン容積と同等かそれ以上のFIA公認車両からのものでなければならない。ピリオドＧ以降は当該グループの規定が遵守されなければならない。

5.19.2 取り外し可能なステアリングホイールを当初のホイールと替えることができる。

5.20 コンディションテスト（Condition testing）

5.20.1 ある特定のカテゴリーに要求される；付則III を参照。

5.21 修理

5.21.1 複合素材部品の修理は付則IV に規定される通りに実施されなければならない。

5.22 座席

5.22.1 ピリオドＦ（1962年1月1日）以降のGTSおよびCT車両については、オリジナルの前部座席が変更されている場合、その座席はピリオドの仕様の座席か、FIA公認が有効な完全な座席システムでなければならない。それ以外のピリオドについては、これらが推奨される。

ピリオドＦ（1962年1月1日）以降のGTおよびT車両については、オリジナルの前部座席が変更されている場合、その座席はFIA公認が有効な完全な座席システムでなければならない。それ以外のピリオドについては、これらが推奨される。

5.23 ステアリング

5.23.1 直径およびスタイルの異なる代替のステアリングホイールを装着することができる。それは取り外し可能であってよい。

6． 非公認車両の技術規則

6.1 一般

6.1.1 非公認車両は第5項安全に従い、特定の当初のピリオドの仕様に合致していなければならない。

6.1.2 本第6項に加え、フォーミュラ１車両は付則K項の付則Xに従うこと。

6.2 シャシーモノコックあるいは単一構造体

6.2.1 シャシーはオリジナルの設計と寸法、構造（組立方法）に従ったものでなければならない。コンポジット・シャシーを修理する際には、追加素材を付加することができるが、この種のシャシーについては、専門家による検査を実施し、当該検査の証明書をFIA書式に添付しなければならない。

6.2.2 かかる修理作業は、付則Ｋ項付則IVに合致しなければならない。これ以外の改造は、ピリオドの仕様である場合を除き、シャシーに認められない。また当該車両が国際競技に参加した期間（以後「国際競技期間」«international life»という）の全ての安全要件が現在も満たされていなければならない。

6.3 フロント＆リアサスペンション

6.3.1 シャシーフレームにサスペンション構成部品が取り付けられる位置は、その寸法あるいは位置について、ピリオドの仕様と異なっていてはならない。ビームおよびライブアクスル（活軸）、およびシステム配置はピリオドの仕様通りでなければならない。

6.3.2 サスペンションのシステム（スプリングのタイプ、およびホイールまたは軸の配置）は、ピリオド当時の改造で無い限り、変更することも、位置の追加やスプリング媒体を追加することも禁止される。

6.3.3 スタビライザーおよびテレスコピック方式のショックアブソーバーは、ピリオドの仕様に含まれている場合にのみ認められる。 ピリオドＥおよびＦの車両のアンチロールバーは中まで均質の棒材（solid bar）でできていなければならず、ピリオドＧの車両は、そのモデルのピリオドの仕様であることが証明されていれば管状アンチロールバーを使用できる。

6.3.4 アルミニウム素材の本体および／あるいはガス充填テレスコピック方式ダンパーは、ピリオドＧ以降の車両、またはピリオドの仕様でそれが許可されていた車両にのみ装着が認められる。摩擦衝撃吸収体の摩擦レベルは調整可能であることができる。

6.3.5 調整式のスプリング・プラットフォーム（Adjustable spring platforms）は、全ての車両に使用が認められる。

6.3.6 サスペンション・ブッシュは、寸法の変更をもたらさないことを条件に変更が許される。

6.3.7 ローズジョイントはピリオドの仕様である場合にのみ使用できる。ピリオドＦの車両のアンチロールバーにローズジョイントを使用することは、サスペンションのジオメトリーに影響が無いことを条件に認められる。

6.3.8 変数レートスプリングが使用されていたことを示すピリオドの証拠が提示されない限り、スプリングは定数レートでなければならない。

6.3.9 当初よりアクティブサスペンション機構が搭載されている車両は、そのモデルのピリオドにて使用されていたノンアクティブ機構に戻すことができる。

6.3.10 サスペンション構成部品は、付則Ｋ項付則IIIに従った状態試験を受けていなければならない車両もある。

6.4 エンジン

6.4.1 エンジン構成部品と付属部品は、ピリオドの仕様でなければならず、同一の銘柄、モデルおよびタイプのものが取り付けられ、ピリオドの証拠が存在する製造者の仕様に合致していなければならない。

6.4.2 エンジンのボアは、ピリオドの仕様よりも増大されてはならない。ただし、ピリオドＡ～Ｄの車両の エンジンのボアは、ピリオドの仕様よりも5%まで増大することができる。この操作は、車両が属するフォーミュラ（付則Ｉ参照）の気筒容積限界値を遵守するものである場合にのみ実施できる。

6.4.3 ピリオドの容積上限を下回るエンジンは、車両の国際競技期間の間に用いられた行程容積（swept volume）を超えて増大できない。

6.4.4 当初よりDFYエンジンが搭載されている車両のみ、DFY由来エンジンを使用することができる。コスワースDFVエンジン搭載の車両は、コスワースDFV由来エンジン構成部品をどれでも使用することができる。

6.4.5 ストロークはピリオドの仕様に示される寸法を変えてはならない。

6.4.6 標準のクランクケースの範囲内で、クランクシャフト、コネクティングロッド、ピストンおよびベアリングは、ピリオドの仕様よりも大きい寸法を採ることができる。これらは同一の素材のタイプで製造されたものでなければならない。構造方法は自由。

6.4.7 バルブポートの数やバルブの長さは、これらが使用されたことを立証するピリオドの証拠が提出される場合を除き、製造者の仕様を上回ってはならない。シリンダーヘッドの改造品（コンバージョン）は、これらが使用されたことを立証するピリオドの証拠が提出された場合に使用することができる。

6.4.8 過給器付きエンジン、ターボチャージャー付きエンジン、ロータリーエンジン、タービンエンジンあるいは蒸気エンジン搭載車両の気筒容積（あるいは見なし気筒容積）には、ピリオドに使用されていた係数が乗じられること。

6.4.9 オリジナルの点火順序が保持されなければならない。

6.4.10 リップタイプのオイルシールが当初より装着されていないクランクシャフトは、現行の構成部品の変更および／あるいはオイルシール・ハウジングの追加により、リップタイプのオイルシールに変えることができる。

6.5 点火装置

6.5.1 電子式点火装置は、ピリオドの仕様である場合にのみ使用できる。

ピリオドにて電子式点火装置を使用した証明のあるピリオドＦの車両は、ピリオドでない電子式点火装置を使用できるが、このシステムの起動がコンタクトブレーカー（含複数）によるものであり、最低抵抗力が3オームの点火コイルを使用し、スパークがローターアームによって発出され、スパークのタイミングが完全に機械的方法で制御されることを条件とする。

マルチスパーク・システムおよびスパークのタイミングが電子的に変更されるシステムは認められない。例外的に、起動の代替方法がピリオドで合法的に使用されていた証明がある場合、あらゆる点がピリオドの方法と同一であることを条件にこれを使用することができる。

ピリオドＧＲの非公認車両は、ピリオドに使用されている場合、磁気式あるいは光学式起動装置を使用することができる。蓄放電（ＣＤ）システムは、ピリオドの証明があれば使用できる。

ピリオドＨＲ以降の車両は、抵抗が3オーム未満の点火コイルおよび／あるいはマルチスパーク・システムを使用できる。

スパークのタイミングを制御する電子点火システムは、それがピリオドの改造である場合にのみ認められる。

6.5.2　ピリオドＦとそれ以降については、電子式レブリミッターを使用しても良い。

6.5.3　ＤＦＶ／ＤＦＹエンジンに、電子式エンジンマネジメントシステムを使用することは禁止される。他の車両についてはピリオドの仕様であること。

6.5.4　点火コイル、コンデンサー、ディストリビューターあるいはマグネトーの銘柄は自由。ただし、それらが当該モデルの製造者仕様に合致していることを条件とする。

6.6　潤滑系

6.6.1　ピリオドの仕様であれば、例えば、ウェットサンプからドライサンプへのように、エンジンの潤滑システムを変更することが認められる。（ドライサンプは1961年以前のフォーミュラジュニアには認められない。）

6.6.2　使用されるオイルポンプの数およびタイプ、およびオイル配管の長さは、ピリオドの仕様に合致していなければならない。

6.6.3　オイルクーラーの位置を変更することは認められるが、車両のシルエットを変更してはならない。

6.7　燃料システム

6.7.1　同一のピリオドあるいはそれ以前のキャブレターを使用することができるが、当該モデルにピリオド当時使用されていたのであれば、当初装着されていたものと構成部品が同数であり一般的タイプで、作動原理が同じである場合にのみ、使用することができる。

6.7.2　燃料噴射装置が装備された車両は、同じピリオドのキャブレターに変更することができる。

6.7.3　燃料噴射装置および／あるいは過給器は、ピリオドでそれを使用しており、かつ当初のシステムを使用することのみが認められる。

6.7.4　機械式燃料ポンプを、電気式ポンプと交換すること、またその逆が認められる。

6.7.5　全ての燃料タンクは５項５に合致するものでなければならない。また、当初特定された容量（下記のチャートに従う）を超えてはならず、当初の搭載位置か車両後部に搭載されなければならない。

チャート：付則Ｊ項により規定される最大燃料タンク容量一覧

1961年～1990年付則Ｊ項の燃料タンク

Year	< 700cc	700-1000cc	1000-1300cc	1300-1600cc	1600-2000cc	2000-2500cc	2500-3000cc	3000-5000cc	> 5000cc	G 6 over 2500	Group C	C2 Hill Climb	Can-Am
1961		70	85	100	110	120	130	140	140				
1962		70	85	100	110	120	130	140	140				
1963		70	85	100	110	120	130	140	140				
1964		70	85	100	110	120	130	140	140				
1965	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1966	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1967	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1968	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1969	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1970	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1971	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1972	60	70	80	90	100	110	120	120	120				330
1973	60	70	80	90	100	110	120	120	120				400
1974	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1975	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1976	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	

6.8　器具類

6.8.1　電子式器具はピリオドの仕様でなければならない。しかし、以下の機能を持つデータ収集システムは使用できる：エンジン回転、エンジン油圧、エンジン油温、エンジン冷却水温、燃圧 。

6.9　ギアボックス

6.9.1　全ての車両はそのピリオドの仕様のギアボックスを装着しなければならない。オートマチック・トランスミッション、オーバードライブ、および追加の前進ギアは、ピリオドの仕様で無い限り認められない。

6.9.2　当初の装備ではなく、コタル電気式（Cotal electric）、ウィルソン遊星歯車装置（Wilson epicyclical）、あるいは４速ギアボックスをピリオドＣ（1919年1月1日～1930年12月31日）の車両に装着した場合、その車両はピリオドＤ（1931年1月1日～1946年12月31日）の車両として分類される。

6.9.3　ピリオドＥ（1947年1月1日～1960年12月31日）の仕様に製造されたギアボックスは、それ以前のピリオドに製造された車両に搭載されてはならない。

6.9.4　代替のギアボックスを搭載する場合、同じピリオドかそれ以前のギアボックスのみが認められる。

6.9.5　2015年12月31までは、ピリオドＦおよびＧＲのリアエンジンの車両は、交換ギアボックスがオリジナルと同数の前進ギアを有していることを条件に、ヒューランド(Hewland) Mk8ギアボックスを使用することができる。

6.9.6 当初、セミオートマチック・トランスミッションが装着されていた車両は、同一モデルの車両に装備されていたタイプのマニュアルギアボックスに変更することができる。

6.9.7 ギアボックスの出力および入力のシャフトで、リップタイプのオイルシールが当初より装着されていないものは、現行の構成部品の変更および／あるいはオイルシール・ハウジングの追加により、リップタイプのオイルシールに変えることができる。

6.10 ファイナルドライブ（最終減速装置）

6.10.1 リミテッド・スリップ・ディファレンシャルは、それがピリオドの仕様である場合にのみ装着することができる。これを装備したピリオドＦまでの車両は、ピリオドの仕様の機械式リミテッド・スリップ・ディファレンシャルのみを使用することができる。

6.10.2 リミテッド・スリップ・ディファレンシャルは、ピリオドＡ～Ｃ（～1930年12月31日）の車両には使用できないが、ピリオドＤ（1931年1月1日～1946年12月31日）の車両にのみ、当該モデルのピリオドの仕様であれば装着することができる。

6.10.3 リミテッド・スリップ・ディファレンシャルは、フォーミュラジュニアあるいはフォーミュラ３（1964～70年）車両には使用できない。

6.11 ブレーキ（制動装置）

6.11.1 ブレーキの構成部品は、いかに記述する例外を除き、完全にそのモデルのピリオドの仕様でなければならない。

6.11.2 ピリオドＡ～Ｃ（～1930年12月31日）の車両で、２輪ブレーキが当初より装着されているものは、製造者が同一ピリオド内の後のモデルに４輪ブレーキを提供している場合、４輪ブレーキに変更することができる。ただし、かかる４輪ブレーキが製造者のピリオドの仕様であることを条件とする。

6.11.3 ピリオドの仕様であるならば、異なる機械式システムへの変換、あるいは油圧式操作への変換が認められる。

6.11.4 ディスクブレーキ、ベンチレーティッド・ディスクおよびマルチポット・キャリパーは、モデルのピリオドの仕様である場合に限り認められる

6.11.5 油圧式制動システムは、２つの異なる油圧回路を通じて、４つのホイール全てに同時に作用する二重回路機能に変換することができる。

6.11.6 ディスクブレーキの周辺に冷却用エアボックスを取り付けることは認められる。

6.11.7 油圧ラインをエアロクイップ«Aeroquip»方式の配管に交換することができる。

6.11.8 当初、カーボン（パッド）／カーボン（ローター）のブレーキが装着されていた車両はそれを同時代のキャリパーおよび従来型のパッドの付いた鋼鉄製ディスクに変更することができる。

6.12 ホイール

6.12.1 全てのホイールはピリオドの仕様でなければならず、車両の「国際競技期間」に使用された当初の直径をもつものでなければならない。

6.12.2 リム幅は、入手可能なタイヤを収容するために増大させではならないが縮小することはできる。

6.12.3 ピリオドＡ－Ｄ

(a) 19インチホイールが、レースタイヤの装着に認められる。

(b) 次の表の通り、ビードエッジ(Beaded edge-(BE))あるいはストレードサイド(straight-sided -(SS)) リムをサイズの同等なウェルベース（well-based）リムに交換することができる：

オリジナルサイズ BE/SS	リムの最低直径 ウェルベース	最大幅 ウェルベース
26 x 3	19インチ	3.5インチ
710 x 90, 28 x 4	19インチ	4.5インチ
760 x 90, 810 x 90	21インチ	4.75インチ
30 x 3, 30 x 3.5	21インチ	4.75インチ
815 x 105, 820 x 120	21インチ	5.25インチ
880 x 120, 32 x 4.5	21インチ	6.00インチ
730 x 130	17インチ	5.25インチ

(c) 許可される最小直径は、ピリオドにてその車両により小さなサイズが使用されていたことが証明できない限り、16インチとする。

(d) リムの最大幅は、ピリオドの仕様より1インチを超えて上回ってはならない。

6.12.4 ピリオドＥ～Ｆ（両当該年含）

(a) 認められる最小直径は、ピリオドの仕様により証明できる寸法とする。

(b) リムの最大幅はピリオドの仕様に従わなければならず、5½インチ(ピリオドＦ車両については6½インチ)を超えてはならない。ただし、それを超える寸法を支持するピリオドの証拠が提出できる場合はその限りでは無い。

(c) ピリオドの仕様が存在しない場合、または5½インチ(6½インチ)を超えるリム幅が提案される場合、FIAヒストリック・テクニカルワーキンググループが寸法を特定する。

(d) フォーミュラジュニアに認められる最大リム幅は、ピリオドＥ（1947年1月1日～1960年12月31日）の車両については５インチ（127ｍｍ）、ピリオドＦ（1961年1月1日～1965年12月31日）車両については6½インチ（165mm）とする。

(e) ピリオドの仕様の分割リム・ホイールのみが許される。

6.12.5 ピリオドＧ以降

(a) ピリオドの仕様よりも狭いリム幅のホイールを使用することができる。

(b) カテゴリーによっては、ホイールは新品であっても、付則Ｋ項付則IIIのコンディションテスト規定に従わなければならない。

(c) 複数の素材で製作されたオリジナルのホイールを、当初の寸法および設計が保持されることを条件に、それら素材のうちの１つのみを使用して製作されたホイールに置き換えることができる。

6.12.6 タイヤ

第8項を遵守しなければならない。

6.13 車体

6.13.1　車両は、当初競技参加していた状態の、追加のエアダクト、スクープ、あるいはブリスターの無い、ピリオド当時のシルエットを保持していなければならない。ロールバーの追加は、シルエットの変更とは見なされない。

6.13.2　交換用車体パネルは、そのオリジナルのシャシー用にピリオドで組み立てられた当初の設計に忠実に従わなければならず、オリジナルの素材のタイプで作られなければならない。

6.13.3　ピリオドＡ～Ｄについては、オリジナルの素材のタイプおよび重量で製作された交換用のピリオドの車体は、それがピリオド当時のそのモデルに装着されていた認可された車体と合致するものであること条件に、許可される。この場合、所有者はASNに左右側面、前面、後面および内部の写真を添えて、その旨を申告しなければならない。

6.13.4　トノカバーは、当初からの車両の車体部分である場合（ピリオドの写真にて証明される）を除き、柔軟性のあるものでなければならない。車体部分である場合には、端部を保護しなければならない。同乗者座席は取り外してもよい。

6.13.5　フォーミュラ１車両については、車体には、その活動していた「国際競技期間」において当該車両に使用された外装を提示していなければならないが、競技の開催国の規定に従うこと。

6.14　空力補助装置

6.14.1　空力装置は、ピリオドの仕様である場合に限り取り付けてよい。

6.14.2　その装置は、当該車両のピリオドで使用されていたものと設計、位置、寸法が同じでなければならない。

6.14.3　単座席については（For single seaters）、車両の非懸架部分に取り付けられる、および／またはコクピットから調節可能な空力装置は禁止される。

6.14.4　当初、空力装置を装着して走行していた車両は、それを取り外して走行することができる。

6.14.5　固定された空力スカートでピリオド（1981～1982年の間）に走行していた車両は、オリジナルのスカートを装着したままで、当初の設計哲学を維持することができる。しかしながら、スカートは、義務付けられている40mmの静止状態での最低地上高を維持するために改造されなければならない。摩擦ストリップは認められない。

6.15　電気システム

6.15.1　オルタネーターは、ピリオドの仕様である場合に限り装着できる。

6.15.2　バッテリーおよび全ての電気的装置の公称電圧は、６ボルトから１２ボルトに変更することができる。バッテリーのタイプ、銘柄および容量（アンペア時）は自由。バッテリーがコクピットに保持されている場合は、確実に固定され、絶縁性の液漏防止カバーで覆われていなければならない。

6.16　灯火

6.16.1　灯火装置を当初より搭載している車両は、それを機能できる状態に保っていなければならない。

6.17　ホイールベース、トレッド、最低地上高

6.17.1　ホイールベース

ホイールベースはピリオドの仕様と異なるものであってはならない。

6.17.2　トレッド

トレッドはピリオドの仕様と異なるものであってはならない。

6.17.3　最低地上高

ピリオドＤを含むそれ以前の車両については、車両の懸架主要部の全ての部品は、100mmの最低地上高を持ち、車両下部のどちらの方向からも高さ100mmのブロックが挿入できなければならない。

ピリオドＥおよびＦの車両は、60mmの最低地上高を持ち、車両下部のどちらの方向からも高さ60mmのブロックが挿入できなければならない。

6.17.4　ピリオドＧとそれ以降の全ての車両は、ピリオドの仕様を守らなければならない。

6.17.5　最低地上高は、ドライバーが搭乗しない状態で競技用のホイールとタイヤが装着されて計測される。タイヤとホイールが損傷している場合は交換する。

6.18　重量

6.18.1　車両の最低重量は、車両のカテゴリー別の当初規定に指定されたものか、それが当初規定に指定のない場合はピリオドの公示重量であること。

競技中に重量測定に選ばれた車両は、燃料を除きいかなるものも車両から取り除いてはならず、またいかなる液体、固体、もしくは気体を追加してはならない。

6.18.2　ピリオドGRフォーミュラ３車両の最低重量制限は400kgである。

6.19　フォーミュラジュニア

6.19.1　一般規則

２つの「ピリオドの仕様」がある。

6.19.1.1　FIA　FJ1ピリオド（クラスA、B、C）1958年1月1日～1960年12月31日

6.19.1.2　FIA　FJ2ピリオド（クラスD、E）1961年1月1日～1963年12月31日

6.19.2　操舵

6.19.2.1　安全のために、一体式のステアリングコラムを、ユニバーサルジョイントあるいはテレスコピック装置を有するコラムに取り替えることができるが、すべてのオリジナルの機能が保たれていることを条件とする。

6.19.2.2　ピリオドの部材ではないが、安全性のために、「クイックリリース式」ステアリングホイールハブが認められる。

6.19.2.3　オリジナルのピリオドのステアリングホイールを保持することが望ましいが、直径および／あるいはスタイルの異なる代替のステアリングホイールを取り付けることができる。

6.19.3　シャシー

6.19.3.1　シャシーの修理にあたり、パイプあるいは薄板の外径（O.D.）あるいは肉厚（SWG）サイズを変更することは認められない。使用される一切のパイプあるいは薄板の直径およびゲージは、オリジナルの通りでなければならない。[例えば、当初のシャシーの度量衡がインペリアルのパイプで製

作されていた場合、それと置き換えらるシャシーパイプはインペリアル（メートル法は不可）でなければならない]

6.19.3.2　ピリオドE車両（カテゴリーFJ1）については、ロールオーバーバーが強く推奨され、ロールオーバーバーが当初より取り付けられている場合には、そのピリオドの競技にて使用されていた当時の車両に取り付けられていたバーの仕様を満たすかそれ以上でなければならない。

6.19.3.3　ピリオドF車両（カテゴリーFJ2）は、ピリオド仕様に合致する、あるいは1993年付則J項の第277条 - 付則VIを満たすロールオーバー保護体が取り付けられていなければならない。

6.19.3.4　分類のため、すべての車両に使用されるシャシーはFIAルラニートロフィーの競技規則セクション２－参加資格のある車両に従う起源を有していなければならない。シャシーを交換あるいはリビルドする必要がある場合、できる限りの材質がオリジナルのシャシーから保持されなければならず、それが「新しい」シャシーに移植されなければならず、使用される材質および製作方法を含めて、それ自体がオリジナルのシャシーの直写として製作されなければならない。

6.19.4　前後のサスペンション

6.19.4.1　球形（ローズ）ジョイントは、ピリオドの仕様である場合にのみ使用できる。サスペンションのジオメトリーに影響がないことを条件に、アンチロールバーにもローズジョイントを使用することができる。

6.19.4.2　ピリオドE車両のショックアブソーバーに球形ベアリングを使用することは、それがその車両のピリオド仕様でない限り、認められない。

6.19.5　エンジン

6.19.5.1　気筒容積は、最大リング行程点で計測して1100cm^{3}を超えてはならない。

6.19.5.2　エンジンの仕様は、フォーミュラジュニアの全期間についてであり、２つの個々のカテゴリーの期間に制限されない。例えば：

6.19.5.2.1　Ford 109Eと105Eエンジンブロックは、両方ともFJ/1カテゴリーに認められる。

6.19.5.2.2　1100cm^3 Ford、B.M.CとD.K.Wエンジンは、類似の1000cm^{3}エンジンの代わりにすべてFJ/1カテゴリーに認められるが、エントラントは、当初シャシーに搭載されていた1000cm^{3}のエンジンを保持するよう奨励される。

6.19.5.3　BMCエンジン搭載車両は、オリジナルのヘッドの代わりに、ケーシング番号12G940のシリンダーヘッドベアリングを使用することができる。

6.19.5.4　認められるエンジンは以下の通り：

	cm^3/cc	ストローク(mm)	当初のボア(mm)
Morris Minor/A35/Sprite	948	76.2	62.92
Mini Cooper 61-63	997	81.5	62.42
Morris Minor Sprite/Midget	1098	83.72	64.58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68.26	70.61

6.19.5.5　1964年（F3）より、クーパー970‘S’エンジンに使用されている62mmストロークのクランクシャフトを使用することは認められない。

6.19.5.6　フィアットエンジン搭載車両は、オリジナルの1100/103ブロックの代わりに、標準の68mmボア（1098cm^{3}と同等）を有する103タイプ“D ”および“H”のエンジンブロックを使用できる。さらに後期の103Pおよび103Rブロックの使用は禁止される。

6.19.5.7　製造番号103Hをもつ1100/103ブロックの代わりに、フィアット1100エンジンブロック103タイプGを（標準の72mmシリンダーボアを有し、それが68mmに削減されることを条件に）使用することもできる。

6.19.5.8　フォードエンジン搭載車両は、鋳造コード105Eあるいは109Eのあるブロックを使用しなければならない。さらに後期の５つのベアリングブロックの使用は禁止される。

6.19.5.9　ジェフ・リチャードソン・エンジニアリングが再生したフォード109Eブロックをオリジナルの仕様に使用することは、FJ1およびFJ2両方ともに認められる。

6.19.5.10　リチャードソン製ヘッドの取り付けのあるクラスBあるいはCの車両で、リチャードソン製ヘッド以外の点でこれらのクラスに分類される資格のある車両はすべて、クラスDへの分類が認められる。

6.19.5.11　エンジンカバーが取り付けられなければならず、それは適切に留められていなければならない。

6.19.5.12　ピリオドE（FJ1）では、カムシャフトはチェーンドライブでなければならない：ギア駆動カムシャフトの使用は、当該車両にピリオド当時それが取り付けられていたことが証明できない限り、認められない。

6.19.5.13　ピリオドE（FJ1）では、ウォーターポンプの歯形駆動ベルトの使用は禁止される。ウォーターポンプに唯一許される駆動ベルトは“V”タイプベルトである。

6.19.6　点火

6.19.6.1　電子点火は、そのシステムがコンタクトブレーカーポイントを利用しているか、磁気的に起動され、高圧電流を通じるのにディストリビューターとローターアームを使用していることを条件に、1960年12月31日以降に製作された車両（つまりFJ２のみ）に認められる。ルーカスAB14システムのみが、電子点火システムとして認められ、コイルは1オーム容量でなければならない。

6.19.6.2　FJ1車両のコイルは、最低3オーム容量を有していなければならない。

6.19.6.3　電子レブリミッターは、すべてのヒストリックフォーミュラジュニアカーに使用できる。

6.19.7　潤滑系

6.19.7.1　オイルポンプの数とタイプ、および使用される外部のオイル配管の長さは、ピリオドの仕様に合致していなければならない。

6.19.7.2　オイルポンプは、そのオリジナルの位置に取り付けられなければならない。オイルポンプ駆動はオリジナルの通りであること。

6.19.7.3　ウェットサンプエンジン（ピリオドFJ1）に、フロント搭載オイルポンプを使用することは認められない。

6.19.7.4　FJ1カテゴリー（1961年以前）のエンジン潤滑システムをウェットサンプからドライサンプに変更することは認められない。

6.19.8　燃料システム

6.19.8.1　２ストロークエンジンを除き、体積の２％を超えない追加の潤滑混合物を燃料に追加することができる。

6.19.8.2　燃料タンクの位置を移動し再配置することは認められない。

6.19.9　キャブレターおよびエアフィルター

6.19.9.1　FJ1およびFJ2の車両は、ピリオド当初に取り付けられていたキャブレターのオリジナルの銘柄、モデル、およびタイプを保持することが強く推奨されるが、この条項の6.19.9の規則に従い、SUあるいはAMALキャブレターの代わりにピリオドの仕様のウエバーキャブレターを使用することが認められる。

6.19.9.2 ツインサイドドラフトの一組が使用されている場合、キャブレターに認められる最大サイズは、40 eg. 40DCOEである。

6.19.9.3 ツインチョークサイドドラフトキャブレターひとつが使用されている場合、キャブレターに認められる最大サイズは、45である。

6.19.9.4 一組のSUキャブレターが使用されている場合、キャブレターに認められる最大サイズは、$1^{1/2}$インチである。

6.19.9.5 SUキャブレターひとつが使用されている場合、キャブレターに認められる最大サイズは、$1^{3/4}$インチである。

6.19.9.6 その他の製造者からのウエバー42DCOEあるいは同等のサイズのキャブレターを使用することは認められない。

6.19.9.7 インレットマニホールドは、合金、鋼鉄あるいはステンレススチールで製造することができ、その構造は鋳造あるいは溶接とすることができる。

6.19.9.8 コスワース／リチャードソンダウンドラフトF3MAEヘッドを使用することは認められない。ダウンドラフトキャブレターは、ピリオドにて装着があった場合にのみ、当該車両に取り付けが認められる（例：Terrier T4 S2あるいは Ausper T4）。

6.19.9.9 外付けスライドスロットルは禁止される。

6.19.9.10 ラムダセンサーの取り付けは認められない。

6.19.10 冷却システム

6.19.10.1 スペースフレーム車両のシャシーパイプにはいかなる液体も通すことがないよう強く勧告される。

6.19.10.2 機械式駆動のウォーターポンプの代わりに電気式のウォーターポンプを装着することは認められない。

6.19.11 ギアボックス

6.19.11.1 **6.19.11.3**および**6.19.11.4**の条項に従い、1960年12月31日以降に製作されたリアエンジン車両（カテゴリーFJ2）で、ヒューランドあるいはVW以外のギアボックスを当初より装着していた車両は、付則K項6.9.5項の一般規定にも関わらず、VWあるいはヒューランドのギアボックスを取り付けることは認められない。

6.19.11.2 ピリオドの仕様に反するこの仕様で、FIA HTPを有するすべての車両は、正しいオリジナルのギアボックスに戻ることが強く勧められ、少なくとも2015年1月1日より前には戻さなければならない。

6.19.11.3 特定の例外として、2000年12月31日かそれ以前に、VWまたはヒューランドのギアボックスを装着していたことが証拠によって証明できるロータス20または22あるいはB.M.C.Mk２は、VWまたはヒューランドのギアボックスを使用することができる。ただし、前進ギアの数はピリオド当時使用されていた数と同一であることが条件とされる。

6.19.11.4 1960年12月31日以降に製作されたリアエンジン車両（カテゴリーFJ2）で、ヒューランドあるいはVWのギアボックスを当初より装着していた車両は、ヒューランドMk6またはヒューランドMk8ギアボックスの使用が認められる。それらは、フォルクスワーゲン・ビートルのケーシングを利用しているもので、前進ギアの数はピリオド当時使用されていた数と同一であることが条件とされる。いかなる場合も、そのような車両はオリジナルのギアボックスを使用することが奨励される。

6.19.11.5 ルノー　タイプ318ギアボックス：

ピリオドE車両FJ1に装着された上記ギアボックスは、以下の条件を遵守することを基礎として、ストレートカットギアを受け入れられるように改造できる：

1．標準のルノー外装ギアボックス・ケーシングが保持されなければならない；J.R.Mitchellあるいはそれと同等ないかなる製造者により供給されたエンドプレートケーシングも使用できる（しかし、ギアボックス・ケーシングのプロフィールは一切改造が認められない）。
2．出力シャフト・サイドプレートはピリオドの設計でなければならない（つまり、オリジナルのルノーロータスの設計通り）。
3．標準のクラウンホイールとピニオン（ルノー）レシオが保持されなければならない。
4．入力シャフトは、マフカップリングを保持しなければならない。
5．レイシャフトとピニオンシャフトの中央は、オリジナル通りに保持されなければならない。
6．ギア選択装置ロッドの位置は、標準のボックスにある通りに保持されなければならない。
7．選択機構は、オリジナルの設計と同じ位置で、ギアボックスハウジングへ出て行かなければならない（つまりボックスの後部で）。
8．前進ギアは４速のみ認められる。（ジャン・レデレにより５速の取り付けがあったことが証明されている車両は除く）。
9．プレス鋼板カバーは、鋳造あるいは機械加工合金の蓋に置き換えることができる。

6.19.11.6　後退ギアを備えることは義務付けられない。

6.19.11.7　オリジナルのギアボックスと同じ銘柄で1963年以前に製造された代替ギアボックスが装着されているクラスA、BおよびCの車両で、その代替ギアボックス以外の点でこれらのクラスに分類される資格のある車両はすべて、クラスDへの分類が認められる。

6.19.11.8　特定の例外として、B.M.C.≪A≫シリーズのギアボックスを装着しているフロントエンジン車両は、前進ギアの数がピリオド当時使用されていた数と同一であることを条件に、≪スムースケース≫ギアボックスの代わりに≪リブケース≫ギアボックスを利用することができる。

6.19.12　ファイナルドライブおよびクラッチ

6.19.12.1　オリジナルの取り付けである場合、メタラスティック・ラバードライブシャフト≪―"ドーナツ"― ≫ドライブシャフトカップリング（ロトフレックス）を、ハーディ・スパイサータイプおよびスライド溝付ドライブシャフト／ヨークの代替ユニバーサルジョイントカップリングと交換することは認められない。

6.19.12.2　ドライブシャフトに、一定速度ジョイントの現代版を使用することは認められない。

6.19.13　制動

6.19.13.1　ディスクブレーキは、ピリオドの仕様である場合にのみ認められ[ひとつだけ例外がある]、FJ2車両にのみ適用できる。ブレーキのサイズおよびタイプはオリジナルの仕様通りとし、増大されないこと。これには、ディスクブレーキ装着車両とドラムブレーキ装着車両の両方を含む。

6.19.13.2　孔開きディスクブレーキは認められない。ブレーキディスクは改造されてはならない。つまり、ディスクの表面にスロットおよび／あるいは溝付けがあること、およびクロス穴開けは認められない。

6.19.14　ホイール

6.19.14.1　フォーミュラジュニアに認められる最大リム幅は、ピリオドE（FJ1）車両については５インチ（127mmまたは５J）、FIAピリオドF（FJ2）車両については6.5インチ（165mmまたは6.5J）である。

上述のリム幅は、そのカテゴリーの最大測定値であり、車両はピリオド当時車両に当初装着されていた通りのリム幅と同じかそれより狭い幅のリムを使用しなければならない。

6.19.14.2　ワイヤーホイールをディスクホイールで代用すること、またその逆も認められない。

6.19.14.3　２つの部分に分かれた（スプリット・リム）ホイールは、ピリオドの仕様でない限り認められない。

6.19.15　タイヤ

6.19.15.1　フォーミュラジュニア車両は、ダンロップビンテージ範囲のタイヤR5パターンか、それより古いパターン、あるいは≪L≫セクションでも204コンパウンドとトレッドパターンCR65 を有するタイヤのみ、あるいはそれ以前のもののいずれかを使用しなければならない。

6.19.15.2　リム幅が3.5インチ以下で、ダンロップビンテージ範囲のタイヤから適切な仕様が利用できないホイールは、アスペクト比が75％以上で速度等級が≪S≫以上の«E»あるいは«DOT»承認を得たクロスプライあるいはラジアルの公道用タイヤとして販売に供されているタイヤを使用することができる。タイヤの競技への適正について製造者に意見を求めること。

注：これは、スタンゲリーニとヴォルピニの一部、およびその他早期のイタリア製車両にのみ適用される。

6.19.16　重量

6.19.16.1　最低重量制限は880lbs（400kg）である。しかしながら、この重量制限は、1000cm^3（1000ml）以下の気筒容積の車両については794lbs（360kg）に削減される。上述の重量は出走準備の整った車両、つまり、燃料タンクは空にし、本規則によって要求される付属品はすべて取り付けられた状態にて計測される。

6.19.17　最低地上高

6.19.17.1　車両の全ての懸架部分は、最低2.36インチ（60mm）の地上高（乗車高）を有し、~~行事~~競技中のいかなる場合にも、任意の側から31.5インチ×31.5インチ×2.36インチ（800mm×800mm×60mm）のサイズのブロックを車両の下に通すことができなければならない。最低地上高は、ドライバーが搭乗しない状態で競技用のホイールとタイヤが装着されて計測される。

6.19.17.2　計測は、ピリオドＦＪ１車両の“ウェット”オイルサンプ、排気パイプ、内側のサスペンションピックアップポイント、すべての車体およびフロアパンを通じて取り付けられる搭載ボルトを含め、すべての懸架構成部品に適用される。

7．　量産公道用車両の技術規則

7.1　一般

7.1.1　これらは、第２項２および２項３に定義されている通りのツーリングカー、競技用ツーリングカー、グランドツーリングカーおよび競技用グランドツーリングカーと特殊ツーリングカーに適用される。

7.1.2　全ての車両は第５項（安全）の規則を遵守する。

7.2　公認および承認書（Homologation & Recognition Forms）

7.2.1　1954年にFIAがツーリングおよびＧＴカー用に付則Ｊ項を確立した時、車両の技術仕様は、承認あるいは公認書によって定義され、それらの書式はASNによって編纂された。1958年（ＧＴカー）および1960年（ツーリングカー）からは、ASNがこれらの書式にデータを提供し、FIAのＣＳＩによって発給するようになった。FIAに保証された全ての承認あるいは公認書式は「公認書」と言われる。

7.2.2 ピリオドＥ（1947年1月1日～1961年12月31日）のツーリングおよびＧＴカーの中に、そのピリオドで公認されていない車両があること、あるいは書式に全てのピリオドのオプション（任意部品）が含まれていない場合があることが容認されている。

7.2.3 レトロスペクティブ（過去の）公認書（Retrospective Homologation Form）は、ピリオド内に書式が編纂されなかった車両について、オリジナルの製造者の管轄ASNにより提供されたデータに基づき、HMSC（ヒストリックモータースポーツ委員会）テクニカルワーキンググループの要請によって編纂される。

7.2.4 レトロスペクティブ（過去の）公認書は、次にHMSCによって承認を受けなければならず、その後FIA公認書のリストに追加されることになる。

7.2.5 国際競技履歴を持たないが、HMSCに承認されている非公認量産ツーリングカーおよび公道スポーツ／グランドツーリングカーのピリオドの仕様は、各承認モデルに特有の承認書式に詳記される。承認書式は当該モデルの承認を推奨するASNによって集められ、HMSCのテクニカルワーキンググループおよび車両規則遵守副委員会(Vehicle Compliance Sub Commission)によって再調査され、HMSCによって承認される。

7.3 量産公道用車両の一般技術規則

7.3.1 ピリオドＥ、ＦおよびＧ１（1947年1月1日～1969年12月31日）のツーリング、競技用ツーリング、GTおよびGTS車両は、付則Ｋ項の付則VIIIおよびIXを遵守する。

7.3.2 ピリオドＧ２（1970年1月1日～1971年12月31日）以降のツーリング、競技用ツーリング、GTおよびGTS車両は、第３項に定義されている、それらのピリオドの最終年に適用される付則J項国際競技規則を遵守しなければならない。これは特に、ピリオドＪ１とＪ２それぞれのターボチャージャー付き車両に可能な係数について関与するものである。スポーツラリーでは、1990年付則Ｊ項で認められている気筒容積より高い容積のピリオドJ2車両が、1989年付則Ｊ項の仕様に従って受け入れられる。

7.3.3 ツーリングカーは当該公認書通りでなければならないが、「グループ２にのみ有効'Valid for Group 2 only'」という押印のされた変型公認は認められない。

7.3.4 GT車両は当該公認書通りでなければならないが、「グループ４にのみ有効'Valid for Group 4 only'」という押印のされた変型公認は認められない。

7.3.5 ピリオドＧ２以降の競技用ツーリングおよび競技用GT車両については、そのピリオド当時の付則J項規定にて明らかに許可されている改造に加え、当該ピリオド中に公認された追加や変型を含み、オリジナルのFIA公認書が有効である。

7.3.6 さらに競技用ツーリングカー、競技用グランドツーリングカーおよび特殊ツーリングカーについては：

ブレーキのサーボ補助装置は接続を切るか、取り外すことができる。

リアウインドウ、ドアウインドウおよびわき窓（クォーターライト）は、安全ガラスあるいは厚み5mm以上の堅牢で透明な素材のものでなければならない（FAAタイプの素材、例えばLexan 400が推奨される）。垂直に開くサイドウインドウを、水平にスライドするものに交換してもよい。

シャシーおよび／あるいは車体を材質の追加によって強化することが認められる。その追加の材質はオリジナルの構造に沿い従っていなければならなず、あらゆる点にてそれに接触していなければならない。その他の形状、プロフィール、ガゼット、ブレース付けは、使用されていたことが証明されピリオドで承認されていない限り、禁止される。

ピリオドの付則J項にてディスクブレーキの交換が条件付きで認められている場合、ディスクのタイプ（ソリッド、溝付き、ベンチレーテッド）は同一に保たれなければならない。

床と天井の内張りを取り除くことができる。ドアの内張りは交換することができる。

リトラクタブル・ヘッドライト（格納式前照灯）は、固定すること、およびその機構を取り外すことが可能であるが、灯火は使用可能でなければならない。

クランクシャフトおよびギアボックスの出入力シャフトで、リップタイプのオイルシールが当初より装着されていないものは、現行の構成部品の変更および／あるいはオイルシール・ハウジングの追加により、リップタイプのオイルシールに変えることができる。

電子式の点火装置を伴い公認されているピリオドＦの車両、およびピリオドＧ１とＧ２の車両は、非ピリオド電子式点火装置を使用することができるが、その装置の起動がコンタクトブレーカー（含複数）によるものであり、最低抵抗力が3オームの点火コイルを使用し、スパークがローターアームによって発出され、スパークのタイミングが完全に機械的方法で制御されることを条件とする。マルチスパーク・システムおよびスパークのタイミングが電子的に変更されるシステムは認められない。

ピリオドＧ１およびＧ２の電子式点火装置のある車両は、磁気式あるいは光学式起動装置を使用することができる。

ピリオドＨ１以降の車両は、抵抗が3オーム未満の点火コイルおよび／あるいはマルチスパーク・システムを使用できる。

スパークのタイミングを制御する電子点火システムは、それがピリオドの改造である場合にのみ認められる。

7.3.7　ピリオドＨの量産公道車両に対し、2011年1月1日かそれ以降に発行されたすべての新しいHTPについては、1972年1月1日の時点で当該公認書式から取り消されているグラスファイバー製の車体部品の使用は認められない。

HTPが2011年1月1日以前に発行され、その施行が2012年1月1日である車両の場合、この規定文章は付則Ｋ項より取り除かれる。

7.3.8　ピリオドの付則J項により認められている標準あるいは公認車体の派生型を採用することができる。かかる車体変更は、そのピリオドにてFIA規定に則って開催された国際競技にて当該モデルに使用された完全な仕様形状に合致していなければならない。 これを証明するピリオドの写真が、発行元ASNの押印のある車両のHTPに掲載されていなければならない。

特に、CTおよびGTS車両に時に認められるトレッド変更(track changes)は、このモデルのピリオドに使用されていなければならず、正当化されなければならない。さらに、タイヤ接地面(tyre treads)は車体で覆われてなければならない（ピリオドの付則J項参照）。

7.3.9　複数の素材で製作されたオリジナルのホイールを、当初の寸法および設計が保持されることを条件に、それら素材のうちの１つのみを使用して製作されたホイールに置き換えることができる。

7.3.10　ピリオドＨ２およびＩのCTおよびGTS車両については、補強バーを、一方でフロントサスペンションストラットの上部取付点間に、他方ではリアサスペンションストラットの上部取付点間に、自由に取り付けることができる。

7.4 グループＢ車両

7.4.1 安全上の理由でFIAによりピリオドにおいてラリー走行を禁止されていたグループB車両は、サーキットレース、ヒルクライム、デモンストレーションまたはパレードにおいてのみ使用することができる。そのHTPはHMSCによって発行前に検証されなければならない。

これに該当する車両は次の通り：

Audi	Sport Quattro S1	公認n° B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	公認n° B-277
Citroën	BX 4TC	公認n° B-279
Ford	RS 200	公認n° B-280
Fuji	Subaru XT 4WD Turbo	公認n° B-275
Lancia	Delta S4	公認n° B-276
Peugeot	205 T16	公認n° B-262

その他のグループB車両は制限無く~~行事~~競技に参加できる。

7.4.2 ピリオドにおいて安全上の理由でFIAより禁止された技術的機構は、デモンストレーション／パレードにおいてのみ車両に使用することが認められる。

8． タイヤ

8.1 一般

8.1.1 国際スポーツカレンダーに登録された競技に出場する全ての車両は、承認された特定の競技あるいはシリーズについて特に変更がある場合を除き、以下のタイヤ規定を遵守しなければならない。論争が生じた場合に最終的な決定権はFIAが有し、かかる変更を承認することができる。

8.1.2 競技参加者の特定の用途に応じて、タイヤの適正をタイヤ製造者に確認することは、競技参加者の責務である。

8.1.3 付則Ｋ項に特に明記されていない限り、また入手利用可能な実際的範囲の中で、タイヤの幅、概観およびトレッドパターンは当該ピリオドの間の車両あるいは類似車両に搭載されていたものと一致していなければならない。車体およびリムに関するすべての関連規定が遵守されなければならず、競技参加者は、選択したタイヤが使用しているリムに適応していることを確実にする責務がある。

8.1.4 タイヤウォーマーの使用は禁止。

8.1.5 タイヤトレッドのヒステリシス（遷移）、率あるいは硬度に影響を及ぼす物質の追加は禁止される。

8.1.6 タイヤのコンパウンドには、タイヤのサイドウォール部分に、黄色で下線が引かれなければならない。Avonタイヤはコンパウンドでなくコード番号しかない。

8.2 サーキットレースおよびヒルクライム車両（第8項3に規定されるフォーミュラを除く）

8.2.1 ピリオドＡ～Ｂは、当該車両ピリオドのものに適したサイズのタイヤを使用しなければならない。

8.2.2　ピリオドＣ～Ｅは、204コンパウンドのみのダンロップビンテージ範囲からのタイヤで、R5かそれより古いタイプのトレッドパターンのタイヤを使用しなければならない。公道用タイヤとして販売されているタイヤで、アスペクト比が75％以上の、速度等級が «S»以上のその他のタイプのタイヤは、かかるダンロップタイヤに適切な仕様のタイヤがない場合にのみ使用することができる。

　ヒルクライム競技に参加するT、CT、GT、GTSおよびGTP車両は、アスペクト比が70％以上の競技開催国の適切な基準に従う«E»あるいは«DOT»承認を得たタイヤか、ピリオドの仕様のタイヤ何れか大きい方を使用することができる。CT、GTSおよびGTP車両は、レースがウェットと宣言された場合は、204コンパウンドか、あるいは404コンパウンドの、トレッドパターンがCR65あるいはそれ以前のダンロップ«L»Ｌセクションのレーシングタイヤを使用することができる。

8.2.3　ピリオドＦは、レースがウェットと宣言された場合は、204コンパウンドか、あるいは404コンパウンドの、 トレッドパターンがCR65あるいはそれ以前のダンロップビンテージ、 «L»または«M»セクションのレーシングタイヤを使用しなければならない。ヒルクライム競技に参加するT、CT、GT、GTSおよびGTP車両は、競技開催国の適切な基準に従う«E»あるいは«DOT»承認を得たタイヤで、8.4.2に規定される最小外径のタイヤを使用することができる。

8.2.4　ピリオドＧ１、Ｇ２およびＧＲは、レースがウェットと宣言された場合は、204コンパウンドか、あるいは404コンパウンドの、ダンロップビンテージ、«L»および«M»セクションのレーシングタイヤを使用でき、484コンパウンドのポストヒストリック範囲からのレーシングタイヤ、あるいはグッドイヤーの«ブルーステーク（Blue Streak）» レーシングタイヤ、または “ヒストリック全天候型”のパターンにハンドカットしたエイボン・スリックタイヤ（Avon slicks）を使用することができる。T、CT、GT、GTSおよびGTP車両も、競技開催国の適切な基準に従う«E»あるいは«DOT»承認を得た8.4.2に規定される最小外径のタイヤを使用できる。

8.2.5　ピリオドＨ１およびＨＲ以降の車両は、スリックおよびウエットタイヤを使用できる。T、CT、GT、GTSおよびGTP車両も、競技開催国の適切な基準に従う«E»あるいは«DOT»承認を得た8.4.2に規定される最小外径のタイヤを使用できる。

8.2.6　3.5インチ未満の幅のリムを伴うホイール装着し、ダンロップビンテージ範囲から適切な仕様のタイヤのない車両は、クロスプライあるいはラジアル公道用タイヤとして販売されているタイヤで、アスペクト比が75％以上、速度等級が «S»以上の、競技開催国の適切な基準に従う«E»あるいは«DOT»承認を得たタイヤを使用することができる。

8.2.7　《Can-Am》競技のために製作された車両はスリックタイヤを使用できる。

8.2.8　1960年12月31日前に使用された仕様のWidi、GilbyおよびRejo車両は、レースがウェットと宣言された場合は、204コンパウンドか、あるいは404コンパウンドの、トレッドパターンがCR65のダンロップ«L»セクションのタイヤを使用できる。

8.2.9　ピリオドＥ以降の、 T、CT、GT、GTSおよびGTP車両は、2時間以上の固定した持続時間のサーキットで行われる耐久レース（およびそれに対応するプラクティスセッション）に参加する場合、下記8.4にターマック路面ラリー用に決められた規定に従った適切な公道タイヤを使用できる。

8.3 サーキットレースおよびヒルクライムのフォーミュラ車両

8.3.1 フォーミュラジュニア車両は、ダンロップビンテージ範囲のタイヤで、R5かそれより古いトレッドパターンのタイヤか、204コンパウンドの«L»セクションの範囲のタイヤで、CR65かそれより古いトレッドパターンのタイヤを使用することができる。

8.3.2 ヒストリック・フォーミュラ１車両は付則X-１３項に合致しなければならない。

8.3.3 ピリオドＧＲの１リットルフォーミュラ３車両

1965年12月31日以前に製作された車両で、サイドドラフト・エンジンを搭載し、直径13インチ幅最大6.5インチのホイールリムを装着する車両は、Avon AC89成型トレッドパターンA37コンパウンドコードNo.7660（フロント）7661（リア）のタイヤか、あるいは204コンパウンドのダンロップLセクションCR65のタイヤいずれかを、またレースがウェットと宣言された場合は404コンパウンドを使用することができる。

1965年12月31日以降に製作された車両および／あるいはダウンドラフト・エンジンおよび／あるいは6.5インチを超えるホイールを装着した車両は、以下の仕様のエイボンあるいはダンロップタイヤのいずれかを使用することができる。

ドライコンディションでは、“ヒストリック全天候型”のパターンにカットしたコンパウンドコードNo.7342（フロント）7343（リア）のエイボンA37コンパウンドのスリックタイヤ。あるいは、ウェットコンディションでは“クラシック・フォーミュラ・ウェット”パターンにカットしたコンパウンドコードNo.7714（フロント）7715（リア）のエイボンA37コンパウンドのスリックタイヤ。それに替えて、ダンロップ«L»あるいは«M»セクションCR65あるいは204コンパウンドのポストヒストリック、またはレースがウェットと宣言された場合は404コンパウンドを使用することができる。

8.3.4 1.6および2.0リットルのフォーミュラ3車両（1972年～1984年）

これらの車両は、以下の仕様のレーシングタイヤを使用しなければならない：フロント7.5/21.0x13インチ、リア9.2/22.0x13インチ、A37コンパウンドでコードNo.7342（フロント）7343（リア）のドライ仕様スリックタイヤ。あるいは、ウェットコンディションでは“クラシック・フォーミュラ・ウェット”パターンにカットしたコンパウンドコードNo.7277（フロント）7278（リア）のエイボンA27コンパウンドのスリックタイヤ。

8.3.5 1.6および2.0リットルのフォーミュラ2車両：

以下のいずれかを使用しなければならない：

－ 8.2.4に一覧の掲載されたタイヤ；あるいは

－ 次の仕様のAvonレーシングタイヤ：上記の通り。

8.3.6 上記8.3に一覧されている以外のすべての国内フォーミュラあるいは国際フォーミュラの単座席レーシングカーは、あらゆるFIAの競技にて、8.2に確認される該当ピリオド仕様のタイヤを使用しなければならない。

8.4 ラリーの車両

8.4.1 ターマック路面およびロードセクションのラリーステージに使用されるタイヤは、競技会の開催国の適切な基準に従う«E»あるいは «DOT»のマークが付けられていなければならない。それらのタイヤは該当のピリオドに対応する最小外径（下記8.4.2参照）を有していなければならず、（「高速道

路使用不可」«Not for highway use»あるいは「レース使用に限る」«For racing only»というマークが付けられていてはならない。

通常の使用における磨耗以外の、タイヤへの一切の変更、改良、改修（溝の追加加工を含む疑義を回避する理由により）は禁止される。グラベル路面でのステージについては、競技長がそのように宣言した場合、これらのタイヤに«E»あるいは «DOT»のマークは不要である。

8.4.2 下記の表に示された、ピリオド当時実用されたホイール最小外直径およびタイヤアセンブリ、およびリム直径を遵守しなければならない:

リム直径	ピリオド	コンプリートリムの最低直径
10"	F	490 mm
11"～ 12"	F	530 mm
10"～ 12"	G	490 mm
10" ～12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 競技参加者が使用するタイヤに何らかの疑義が生じた場合、競技参加者より供給される新品のタイヤを、冷えた状態で､メーカー推奨の標準圧力によって膨らませて測定する。

8.4.4 ピリオドではより低いアスペクト比のタイヤが使用されていたことが証明された場合、HMSCはその使用を認める場合がある。

8.4.5 速度等級が«S» (最大時速112マイル または 180km)を下回るラジアル・プライ・タイヤの使用が検討される場合には、その適正について製造者に意見を求めること。これは特に、速度等級がQ(最大時速100マイル または 160km)を上回ることがほとんどない«マッド＆スノー»タイプのタイヤで、非舗装路面ステージを走行する際に考慮されること。

8.4.6 ピリオドEあるいはそれ以前の、リムの直径が17インチ以上か、またはリム幅が3.5インチ以下の車両は、ラジアルあるいはクロスプライ構造の、アスペクト比が75％以上のロードタイヤを使用することができる。競技へのタイヤの適正については、製造者に意見を求めること。

8.4.7 クロスプライタイヤの速度等級は、ホイールの直径によって異なることが留意されるべきである。クロスプライタイヤに適用される速度等級マーキングには３種類ある。マーキングが無く、それゆえに最低の速度等級を有するタイヤもある。等級は以下の表の通り:

ホイールサイズ（インチ）	10	12	13以上
速度等級			
―	120km/h／75mph	135km/h／85mph	150km/h／95mph
S	150km/h／95mph	160km/h／100mph	175km/h／110mph
H	175km/h／110mph	185km/h／115mph	200km/h／125mph
V	製造なし	製造なし	210km/h以上／130mph以上

8.4.8　泥用および雪用の種類がある冬用クロスプライタイヤは、表中の最低速度等級を有する。スタッド付きタイヤは、競技開催国の法規に従う。

APPENDIX I :

List of Categories and Formula eligible for International Competitions
国際競技に参加資格のあるカテゴリーおよびフォーミュラのリスト

競技オーガナイザーは以下のカテゴリー化およびクラスに拘束されない。

車両の製作あるいは競技参加当時のピリオドの、AIACRあるいはFIAが作成した国際規則に合致する車両で、特にそれ以外の明確な定めがない限り、付則Ｋ項の要件に従う車両。

以下の略号が使用される：

S　：過給器付き

U/S　：過給器なし

モータースポーツでは、スポーツカー／プロトタイプ／スポーツプロトタイプという用語を、当初より様々な方法で使用してきた。混乱を避けるため、その用語はカテゴリーリストでは使用されていない。これらの車両は２座席レーシングカー（TSRC）と言われる。

（リスト和訳略、以下原文より）

Period A

Models belonging to the period before 1/1/1905

PA/H Heavy motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris raceof 1898, weight over 400 kg
PA/L Light motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris raceof 1898, weight 200 to 400 kg.
GB/H Heavy cars built for the Gordon Bennett Cup, weight less than 1000 kg.
GB/L Light cars built for the Gordon Bennett Cup, weight 400 to650 kg.
GB/V Voiturettes built for the Gordon Bennett Cup, weight 250 to400 kg.

Period B

Models belonging to the period between 1/1/1905 and 31/12/1918 inclusive

GP1 Grand Prix cars 1906, as GB/H.
GP2 Grand Prix cars 1907, no weight limit, fuel cons. inferior to 30 litres per 100km.
GP3 Grand Prix cars 1908-1910, max. piston area 755cm^2, min. dry weight 1100kg.
GP4 Grand Prix cars 1911.
GP5 Grand Prix cars 1912, max. overall width 1750mm.
GP6 Grand Prix cars 1913, weight 800 to 1100kg, max. fuel cons. 20 l/100km.
GP7 Grand Prix cars 1914, max. 4500cm^3, min. weight 1100kg.
V1 Voiturettes 1906, min. weight 700kg, maximum bore: 120mm single cyl., 90mm twin cyl.
V2 Voiturettes 1908, min. weight 700kg, maximum bore: 100 mm single cyl., 80mm twin cyl., 65mm for 4 cylinders.
V3 Voiturettes 1909, min. weight 700kg. Single cylinder engines: max. bore 120mm and max. stroke 124mm, or max. 100mm x 250mm; 2 cylinder engines: max. 95mm x 95mm, or max. 80mm x 192mm; 4 cylinder engines: max. 75mm x 75mm, or max. 65mm x 145mm.
V4 Voiturettes 1911, maximum 3000cm^3, min. weight 800kg.
V5 Voiturettes 1913, maximum 3000cm^3.
IN1 Indianapolis cars of the specification of the years 1911-1918.
HS1 Historic Specials built in period.

Period C

Models belonging to the period between 1/1/1919 and 31/12/1930 inclusive

GP8 Grand Prix cars built 1921, min. weight 800kg, max. 3000cm^3.
GP9 Grand Prix cars built 1922-25, min. weight 650kg, max. 2000cm^3.
GP10 Grand Prix cars built 1926-27, min. weight 600kg (1926) and 700kg (1927), max. 1500cm^3, min. body width 850mm.
GP11 Grand Prix cars built 1928, weight 550kg to 750kg.
GP12 Grand Prix cars built 1929-30, min. weight 900kg, min. body width 1000mm.
V6 Voiturettes built 1920, max. 1400cm^3.
V7 Voiturettes built 1921-25, max. 1500cm^3.
IN2 Indianapolis cars complying with the regulations of their year of manufacture or competition.
HS2 Historic Specials built in period.
SAL1 Saloon cars up to 3000 cm^3

SAL2 Saloon cars over 3000cm^3
OT1 Open four-seat touring cars up to 3000 cm^3
OT2 Open four-seat touring cars over 3000 cm^3
OS1 Open two-seat cars up to 1100 cm^3
OS2 Open two-seat cars 1100 cm^3 to 1500 cm^3
OS3 Open two-seat cars 1500 cm^3 to 3000cm^3
OS4 Open two-seat cars over 3000cm^3

Period D
Models belonging to the period between 1/1/1931 and 31/12/1946 inclusive
Single-seat
GP13 Grand Prix cars 1931-33.
GP14 Grand Prix cars 1934-37, min. weight 750kg, min. body width 850mm.
GP15 Grand Prix cars 1938-39, max. 3000cm^3 S, 4500cm^3 U/S, min. weight 850kg.
V8 Voiturettes 1934-39, max. 1500cm^3 S.
V9 Voiturettes 1946, max. 1100cm^3 S 2000cm^3 U/S, (Formula B in 1947-48 in some countries)
IN3 Indianapolis cars complying with their period specification.
HS3 Historic Specials built in period.
SAL 3 Saloon cars up to 3000cm^3
SAL 4 Saloon cars over 3000cm^3
OT 3 Open four-seat touring cars up to 3000 cm^3
OT 4 Open four-seat touring cars over 3000cm^3
OS 5 Open two-seat cars up to 1100 cm^3
OS 6 Opens two-seat cars 1100cm^3 to 1500cm^3
OS 7 Open two-seat cars 1500 cm^3 to 3000cm^3
OS 8 Open two-seat cars over 3000cm^3

Periods E - J
GT, GTS cars for Period E1 (1947-1954), are classified as GT1 or GTS1 under two litres and GT2 or GTS2 over two litres.

Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars for all periods E2-J2can be established by the following table:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Up to 1150 cm^3	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 - 1300 cm^3	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 - 1600cm^3	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 - 2500cm^3	6	11	16	21	26	31	36	41	46
Over 2500cm^3	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Class numbers to be prefixed GT or GTS as appropriate. e.g. GTS15

Touring (T) and Competition Touring (CT) cars for all periods after 1947 can be established by the following table:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Up to 1150 cm^3	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 - 1300 cm^3	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 - 1600cm^3	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 - 2500cm^3	4	9	14	19	24	29	34	39	44
Over 2500cm^3	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Class numbers to be prefixed T or CT as appropriate. e.g. T15

Formula One cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula 1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Formula Two cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula 2	1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
	F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Indianapolis cars for the period E-J can be established by the following table:

Indianapolis Cars	1947-1956	1957-1971	1972-1981
	IN4	IN5	IN6

Formula Three cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula 3 Cars	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-86
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Formula Junior cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1A with engine in front of the driver and fitted with FIAT or Lancia Engine.	FJ/2D with engine in front of or behind the driver, fitted with drum brakes on all four wheels, as original specification.
	FJ/1B with engine in front of the driver, and fitted with engines other than FIAT or Lancia.	FJ/2E with engine in front of or behind the driver, fitted with disc brake(s).
	FJ/1C with engine behind the driver.	

Tasman cars for the period E-J can be established by the following table:

Tasman Cars	1961-1965	1966-1969	1970-1981
	TM/1	TM/2	TM/3

Cars defined as two-seat racing cars for the periods E-J can be established by the following table:

	E	F	G	H	I	J
Up to 750cm^3	1	7	13	25	37	43
750 - 1100cm^3	2	8	14	26	38	44
1100 - 1500cm^3	3	9	15	27	39	45
1500 - 2000 cm^3	4	10	16	28	40	46
2000 - 3000cm^3	5	11	17	29	41	47
3000 - 5000cm^3	6	12	18	30	42	48
Over 5000cm^3	49	50	51	52	53	54

Class numbers to be prefixed by TSRC, e.g. TSRC14.

Period E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)
Cars defined under art 2.2.5 and 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 and GTP 3.**

Historic Special cars for the period E-GR can be established by the following table:

Period E	Period F	Period GR
HS4	HS5	HS6

Single Seater cars built to a National Formula for the period E-J can be established by the following table:

Period E	Period F	Period G	Period H	Period I	Period J
NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6

Group 5 Special Touring and Grand Touring Cars:

Up to 1150 cm^3	HST1
1150 - 1300 cm^3	HST2
1300 - 1600cm^3	HST3
1600 - 2500cm^3	HST4
Over 2500cm^3	HST5

Other Period F Single-Seat Racing Cars:

IC1 Intercontinental Formula 1961-65 2000cm^3 -3000cm^3

Other Period G Single-Seat Racing Cars:

FV/1 Formula Vee cars 1964 – 1971 (1285cm^3)
FF/1 Formula Ford cars 1967 – 1971 (1600cm^3)
F5/1 Formula 5000 cars 1969 – 1971 (5000cm^3)
FG/1 Formula France cars 1966 – 1971 (1300cm^3)
FA/1 Formula "A" cars(U.S.A.) 1968 – 1971 (5000cm^3)
FB/1 Formula "B" cars(U.S.A.) 1967 – 1971 (1101cm^3 - 1600cm^3)
& Formula Atlantic cars (Europe) built 1970 – 1971 (1101cm^3 - 1600cm^3 but allowing BDA engine)
FC/1 Formula "C" cars(U.S.A.) 1967 – 1971 (1100cm^3)
FS/1 Formula Skoda cars 1970 – 1971 (1107cm^3)

Period G cars in specific American categories 1966-1971:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Can-Am cars

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 NASCAR cars (<=7030 cm^3 = 429 cu in)
NAC/2 NASCAR cars (<=5866 cm^3 = 358 cu in)

Trans-Am
TA/U Trans-Am cars (<=2000 cm^3)
TA/O Trans-Am cars (>2000 cm^3)

Formula Libre cars for the periods E-J will be noted FL.（ピリオドE-Jのフォーミュラリブレ車両はFLと表記される。）

<u>Period H</u>
Group 6 - Two-seat racing cars
S2/1 Sports 2000 1972 - 1975 (2000cm^3)

Other Period H Single-Seat Racing Cars 1972-1976
F5/2a Formula 5000 (5000cm^3)
FB/2a Formula “B” cars (U.S.A.) 1972 – 1976 (1100cm3 - 1600 cm^3),
Formula Atlantic cars (Europe) built 1972 – 1976 (1100 cm^3 - 1600 cm^3 but allowing BDA engine) & Formula Mondiale
FV/2a Formula Vee (1285cm^3)
FE/1a Formula Easter (1600cm^3)
FF/2a Formula Ford (1600cm^3)
FF/3a Formula Ford 2000 cars (2000 cm^3 - period HR 1975- 1976)
FW/1a Formula Super Vee 1971 - 1976 (1584cm^3)
FS/1a Formula Easter 1972 – 1976 (1300cm^3)
FS/2a Formula Skoda 1972 – 1976 (1107cm^3)
FR/1a Formula Renault (1600cm^3)
IN/4a Indianapolis cars 1972 - 1976

Period H cars in specific American categories 1972-1976:
Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1H Can-Am cars

IMSA (= International Motor Sports Association)
IT/1 IMSA Touring cars (≈ FIA Group 1)
IT/2 IMSA Touring cars (≈ FIA Group 2)
IGT/3 IMSA GT cars (≈ FIA Group 3)
IGT/4 IMSA GT cars (≈ FIA Group 4)
ITO IMSA Touring cars (>2500 cm^3)
ITU IMSA Touring cars (<=2500 cm^3)
IGTO IMSA GT 2500 cars (>2500 cm^3)
IGTU IMSA GT 2500+ cars (<=2500 cm^3)

IROC (= International Race of Champions)
IR/1 Porsche Carrera RSR

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/2 NASCAR cars (<=5866 cm^3 = 358 cu in)

Trans-Am
TA/U Trans-Am cars (<=2000 cm^3)
TA/O Trans-Am cars (>2000 cm^3)
TA/C Trans-Am Challenge cars (2500 cm^3)

<u>Period I</u>
Group 5 - Special production cars derived from Groups 1-4
Group 6 – Two-seat racing cars
S2/2 Sports 2000 cars belonging to the period 1976 - 1981 (2000cm^3)

Other Period I Single-Seat Racing Cars 1977 – 1981:
F5/2b Formula 5000 1977 - 1981 (5000cm^3)
FB/2b Formula “B” cars (U.S.A.) 1977 – 1981 (1100cm3 - 1600cm3),
Formula Atlantic cars (Europe) built 1977 – 1981 (1100cm3 - 1600cm3 but allowing BDA engine) & Formula Mondiale
FV/2b Formula Vee 1977 - 1981 (1285cm^3)
FF/2b Formula Ford 1977 - 1981 (1600cm^3)
FF/3b Formula Ford 2000 cars (2000 cm^3 - period IR1 1977- 1980)

FF/3c Formula Ford 2000 cars (2000 cm^3 - period IR2 1981- 1982)
FW/1b Formula Super Vee 1977 - 1981 (1584cm^3)
FS/1b Formula Easter 1977 – 1981 (1300cm^3)
FS/2b Formula Skoda 1977 – 1981 (1048 - 1107cm^3)
FR/1b Formula Renault 1977 - 1981 (1600cm^3)
FA/2a Formula FIAt Abarth cars (2000cm^3)

Any cars complying with Appendix J regulations of the period, any formula of the period or homologated within the period.
For single-seat and two-seat racing cars belonging to the period between 1/1/82 and 31/12/90 plus touring and GT cars belonging to the period or homologated from 1/1/82-31/12/90. A full list will be published in the FIA Bulletin.

Period I cars in specific American categories 1977-1981:
CanAm (=SCCA Can-Am Challenge)
CAN/2 Can-Am cars (<= 2000 cm^3)
CAN/3 Can-Am cars (2000 - 5000 cm^3)

IMSA (= International Motor Sports Association)
IGTO IMSA GT 2500+ cars (>2500 cm^3)
IGTU IMSA GT 2500 cars (<=2500 cm^3)
IGTX IMSA GT Experimental cars (≈ FIA Group 5)

IROC (= International Race of Champions)
IR/2 Chevrolet Camaro

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/2 NASCAR cars (<=5866 cm^3 = 358 cu in)

Trans-Am
TRA/1 Trans-Am cars (<=2000 cm^3)
TRA/2 Trans-Am cars (>2000 cm^3)

<u>Period IC</u>
Period IC cars in specific American categories 1982-1990:
IMSA (= International Motor Sports Association)
IGTO IMSA GT 2500+ cars (>2500 cm^3)
IGTU IMSA GT 2500 cars (<=2500 cm^3)
IGTX IMSA GT Experimental cars (≈ FIA Group 5)

<u>Period J</u>
Group B – Group B cars belonging to the period 1982 - 1986

Other Two-seat Racing Cars
Group C
S2/3 Sports 2000 cars 1982 - 1990
GC/1a Group C cars 1982 - 1988
GC/1b Group C cars 1989 - 1990 (3500cm^3)
GC/2a Group C Junior and C2 cars 1982 - 1988
GC/2b Group C2 cars 1989 - 1990

SN/2500 Sport Nazionale cars 1983-1990 (2500 cm3 Alfa Romeo engine)
SN/3000 Sport Nazionale cars 1989-1990 (3000 cm3 Alfa Romeo engine)

Other Single-Seat Racing Cars
F1/5 Formula 1 cars 1986-1988
F1/6 Formula 1 cars 1989-1990
F3000/1a Formula 3000 cars 1985-1990 (3000cm^3)
F3/5 Formula 3 cars 1987-1990 (2000cm^3)
FV/2c Formula Vee cars 1982- (1300cm^3)
FF/2c Formula Ford cars 1982-1990 (1600cm^3)
FF/3d Formula Ford 2000 cars (2000 cm^3 - period JR 1983-1990)
FW/1c Formula Super Vee cars 1982- (1584cm^3)
FS/1c Formula Easter cars 1982 – 1990 (1300cm^3)
FR/1c Formula Renault cars 1982-1990 (1600cm^3)
FO/1a Formula Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet cars 1988 – 1990 (2000cm^3)
FM Formula Mondial cars (1600cm^3)
IN/7 Indianapolis cars 1982 - 1990

Period I cars in specific American categories 1982-1986:

CanAm (=SCCA Can-Am Challenge)
CAN/2 Can-Am cars (<= 2000 cm^3)
CAN/3 Can-Am cars (2000 - 5000 cm^3)

<u>Period KC</u>

Group C - Two-seat racing cars 1991-1993:

GC/3a Group C cars 1991-1992, Category 1 (<=3500 cm^3)
GC/3b Group C cars 1991, Category 2
GC/4a Group C3 cars 1991-1993 (<=2500 cm^3)
GC/5a Group CN cars 1993 (<=3000 cm^3)

<u>Period KC cars in specific American categories 1991-1993:</u>

IMSA GTP 1991-1992:
IGTP/1a Type 1 IMSA GTP cars (conventional engine 2-valve)
IGTP/2a Type 2 IMSA GTP cars (conventional engine 4-valve <=5000 cm3 or multi-valve <=3500 cm^3)
IGTP/3a Type 3 IMSA GTP cars (Type 1 engine with 1 or 2 restricted turbochargers <=3000 cm^3)
IGTP/4a Type 4 IMSA GTP cars (Type 2 engine with 1 or 2 restricted turbochargers <=3000 cm^3)
IGTP/5a Type 5 IMSA GTP cars (rotary engines type 13G, 13J, 26B)

IMSA GTP Light 1991-1992:
IGTP/1b Type 1 IMSA GTP Light cars (conventional engine 2-valve <=3400 cm^3)
IGTP/2b Type 2 IMSA GTP Light cars (conventional engine 4-valve <=3000 cm^3, <=6-cylinder)
IGTP/5b Type 5 IMSA GTP Light cars (rotary engine type 12A, 12B)

IMSA GTP 1993
IGTP/1c Type 1 IMSA GTP cars (conventional engine 2-valve)
IGTP/2c Type 2 IMSA GTP cars (conventional engine 4-valve <=6000 cm^3)
IGTP/3c Type 3 IMSA GTP cars (Type 1 engine, 1 or 2 restricted turbochargers <=3000 cm^3)
IGTP/4c Type 4 IMSA GTP cars (Type 2 engine, 1 or 2 restricted turbochargers, <=3000 cm^3)
IGTP/5c Type 5 IMSA GTP cars (rotary engines type 13J, 26B)

IMSA GTP Light 1993
IGTP/1d Type 1 IMSA GTP Light cars (conventional engine 2-valve <=3400 cm^3)
IGTP/2d Type 2 IMSA GTP Light cars (conventional engine 4-valve <=3000 cm^3, <=6-cylinder, or race engine <=3000 cm^3; <=4-cylinder)
IGTP/5d Type 5 IMSA GTP Light cars (2-rotor rotary engines type 12A, 13B9 or 3-rotor rotary engine type 13G, 20B)

IMSA Super Car
ISC Street legal exotic sports cars (Eligibility according to the Article 11.10.8 of the IMSA Regulations)

Cars in categories specific to the Le Mans 24 Hours:

LM/C1A Category I “Le Mans” type cars, aspirated <=3500 cm3
LM/C1T Category I “Le Mans” type cars, turbocharged <=3000 cm3
LM/C2A1 Category II “Le Mans” type cars, aspirated <=3500 cm3
LM/C2A2 Category II “Le Mans” type cars, aspirated >3500 cm3
LM/C2T1 Category II “Le Mans” type cars, turbocharged <=3000 cm3
LM/C2T2 Category II “Le Mans” type cars, turbocharged >3000 cm3
LM/C3A Category III “Le Mans” type cars, aspirated <=3000 cm3
LM/C3T Category III “Le Mans” type cars, turbocharged >3000 cm3
LM/C4A1 Category IV “Le Mans” type cars, aspirated <=3000 cm3
LM/C4A2 Category IV “Le Mans” type cars, aspirated >3000 cm3
LM/C4T1 Category IV “Le Mans” type cars, turbocharged <=3000 cm3
LM/C4T2 Category IV “Le Mans” type cars, turbocharged >3000 cm3

<u>Period Z</u>

For cars not less than two years old prior to January 1 of the current year and of the following categories:
Formula 1, Formula 3000, Group C, Formula Indy/CART, GT1, IRL, Champcar, Indy Lights, GP2, Formula Nissan V6, Formula Renault WS3.5, A1GP, Superleague Formula, Auto GP, Formula Nippon, GT1, "Le Mans" type cars (for the cars not defined under the previous categories), Group B cars and World Rally Cars.

Owners of period Z cars are encouraged to apply for FIA forms.

APPENDIX II

RECOMMENDED MATERIALS TO BE USED IN REPLACEMENT AND RE-CONSTRUCTION
付則 II: 交換および再構成に使用が推奨される素材

1.　序文

本マニュアルは、1966年以降のフォーミュラ１車両の構成要素を交換および修理する際に用いられる素材の特性、選択、および使用に関する手引きを提供するものである。その目的は、車両の元来の安全な状態を維持することを確実にすることである。本書は３部に分けて書かれている。

1. 序文
2. 素材の簡略リスト
3. 設計データシート

可能な場合は常に、簡略リストに掲載のある仕様を利用することが推奨される。このリストは、実質的に車両への全ての適用に対処できる素材範囲を提示するものである。第３部は、車両または付属品に利用されるにあたり、圧倒的大多数に適用できるデータシートをから成っている。各素材は、購入時の状態で最も標準的な形態にて提示されている。金属合金は、最も一般的に使用される熱処理形態にて定義されている。

素材の仕様については、利用される術語の系統が無数にあること、および現在のデータに使用されている素材単位が異なることにより、多くの問題が発生している。そのため、各素材には「参照図解」および「購入状態」が与えられている。これらは、素材について規格化されたコードや、適切である場合には状態の記述子により示されている。これは、不明瞭な描写を避け、手早く素材についての必要事項を提供できるよう意図したものである。全ての機械特性は国際単位(SI unit)にて表示され、硬度についてはヴィッカース法（Vickers system）を採用している。様々な金属の衝撃特性は、比較を容易にするため、シャルピー試験（Charpy test）を利用して評価されている。

最終的特性要件に関しては、手引きにある通り、完全処理を指定するよりも、熱処理を要請するほうが望まれる。これによって設計者でなく熱処理を行う技術者に品質管理の責任が重くなり、管理を容易にすることができる。技術は進歩しているにも関わらず、金属の熱処理が過剰であると、相変わらず「ブラックアート」となってしまう。熱処理の試験片が構成要素の各バッチに含まれることを確実にし、後の検査ができるようにすること。

2.　素材リスト

2.1　鉄系合金

2.1.1　製鉄鋼（Fabricating steels）
2.1.1a　AISI/SAE 4130- 応力製鉄鋼 (サスペンション、 アップライト、など)
2.1.1b　EN3- 一般製鉄鋼
2.1.1c　15 CDV 6.
2.1.1d　T45.

2.1.2　硬化（通し焼きいれ）鋼（Through-hardening steels）
2.1.2a　VAR 300M- 非常に高い強度を要する機械処理構成要素 (車軸、ドライブシャフト、など)。

2.1.3　浸炭鋼（Carburising steels）
　　表面硬化を要する構成要素（ギア、など）
2.1.3a　EN 36C

2.1.4　快削鋼（Free cutting steels）
2.1.4a　EN1 A 非応力部品の製作期短縮用（ジグ、取り付け具など）。
2.1.4b　EN 16T 中程度の強度による機械処理部品 (シャフト、クランクシャフト、コネクティングロッド、など)。
2.1.4c　EN 24T 高い強度による一体仕上げ構成要素およびスタッド、など。

2.2　アルミニウム合金

2.2.1　2014 A T6-　機械処理構成要素用の一般的高強度アルミニウム合金。
2.2.2　5251-H3　シート製作のための加工硬化合金。
2.2.3　6082 T6-　溶接可能・熱処理可能合金

2.3　チタニウム合金

2.3.1　工業用純チタン (グレード 2)- 軽量組立部品用
2.3.2　Ti 6Al 4V- 高い特定の強度を要する機械処理構成要素。

2.4　マグネシウム合金

2.4.1　ZE 41 A T5- 軽量鋳造品用。

2.5　銅系合金

2.5.1　りん青銅（Phosphor bronze）, PB1- ベアリングおよびブッシュ用

3.　技術書式（Technical forms）

詳細な技術書式は、要求のあり次第FIAより入手できる。

FIA Sport（FIAスポーツ部）
Historic Cars Department（ヒストリックカー部門）
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Switzerland

APPENDIX III

Condition Testing
付則 III: コンディションテスト

1. 検査項目

1.1 下記第6項に一覧のあるすべての車両の以下の項目について、構造的一体性および腐食に関し、非破壊試験により検査されなければならない：

- 管状サスペンションウイッシュボーン、
- 軽合金サスペンション部品、
- コンプリートステアリングコラム（操舵支柱）およびステアリングアーム、
- 軽合金ステアリング構成部品、
- 軽合金ホイール、
- アルミニウム合金パイプフレームシャシー。

1.2 ピリオドG以降のフォーミュラ１車両についてのみ、以下の部品には追加のコンディションテストを実施しなければならない：

- サスペンションロッカーおよびリンケージ、
- プッシュ／プルロッドおよびベルクランク、
- ホイールハブ、
- 鋳造品あるいは加工品いずれであっても、サスペンションアップライト、
- サスペンション搭載ブラケットあるいはプレート、
- ブレーキペダル、
- ブレーキペダル・バランスバー
- ロールフープの溶接部（ロールフープの構造が、シャシー／モノコックと一体である場合、シャシー／モノコックからその構造を取り除く必要なしに査察されなければならない）。

1.3 車両の一体性にきわめて重要な部品については、同様の査察が実施されることが推奨されるが、それは上記のリストに含まなくて構わない。

1.2 新しい部品もこの付則IIIにて取り扱われており、これらのコンディションテストを受ける。

2. 上述の全ての構成要素（疑義を避けるために、スペアパーツも含め）は、当該構成要素の素材および構造タイプにとって適切な方法を使用し、試験され証明されなければならない。各構成要素は、明確に同一性の確認を行わなければならず、恒久的にエッチングあるいはマーキングされなければならない。

3. 試験証明書／製造者の申告書は、ヒストリック車両証明書あるいはヒストリック・テクニカルパスポートに添付されなければならない。

4. 試験は以下のいずれかの基準に従って実施されなければならない：

4.1 **視認査察** BSEN 970:1997 (あるいは現行版または申請者のASNにより認証されている同等な基準)

4.2 **浸透欠陥検知検査（浸透探傷試験）** BSEN 571-1:1997 (あるいは現行版または申請者のASNにより認証されている同等な基準)

4.3　磁気欠陥検知検査（磁粉探傷法）　　BS 6072:1981 (あるいは現行版または申請者のASNにより認証されている同等な基準)
4.4　X線欠陥検査（Ｘ線透過試験）　　BSEN 1435:1997 (あるいは現行版または申請者のASNにより認証されている同等な基準)

5.　ＨＴＰ（関与するカテゴリーにつては次の7項を参照）の一切の新たな申請には、上記1項にリストアップされた構成部品が確実に状態試験を受けたことを示す有効な証明書が添えられていなければならない。

6.　本基準に関与するカテゴリー

－　ピリオドG以降の２リットルを超える２座席レーシングカー
－　ピリオドG以降の２リットルを超える単座席カー

7.　テスト実施回数を増やすべきであると考える製造者によって推奨されない限り、証明書は以下の期間について発行日から有効となる：

－　ピリオドＧ以降のからのフォーミュラ１車両については２年、
－　その他すべての車両については３年間。

APPENDIX IV

Check and repair of composite structures
付則 IV: 複合素材構造体の検査および修理

サバイバルセルあるいはノーズボックスの修理は全て、製造者の仕様に従って、製造者の承認する修理施設で実施されなければならない。これが不可能な場合は、全ての修理は、FIAの承認した施設で、以下の事項に従って実施されなければならない。

1. 効果的に修理できる損傷には４つの種類がある：

1.1 両方の外皮表面に変形を生じさせる窪み。原則的に、何れの1ヵ所でも250cm^{3}までであれば、修理を行うことに経済的メリットがある。

1.2 内部の心材（コア）の変形を生じる、外皮を貫通する損傷。原則的に、モココックの総面積の20％までであれば、修理を行うことに経済的メリットがある。

1.3 層間剥離の領域。原則的に、モココックの総面積の20％までであれば、修理を行うことに経済的メリットがある。

1.4 層構造（サンドイッチ構造）を完全に貫通する損傷。損傷個所1ヵ所がいずれも125㎠までは、満足し得る修理が実施できる。

2. 複合素材構造体の試験:

2.1 超音波試験機材がない場合は、単純なコイン・テストだけでも十分である。

2.2 損傷域の周辺を層間剥離がないか、硬貨のような小さな金属物で外皮を軽くたたいて検査する。層間剥離の損傷があれば、損傷のない場所で聞こえる共鳴する中実音でなく、鈍い音が聞こえる。

3. 修理手順

3.1 損傷域を検査する。

3.2 損傷域を囲むできる限り円形に近い穴をつくり、正常な素材をなるべく残すようにして、損傷表面を取り除く。次に、損傷を受けたハニカム・コアをもう一方の側の外皮まで切り抜く。両方の外皮が損傷を受けている場合は、損傷が大きい方の領域を選ぶ。

3.3 損傷域あるいは除去部位周辺に、その領域の端部から約10cmまでの範囲で、表面ラミネートの円形あるいは楕円形の均一な逓減率の皿形状を、サンドペーパーで削り出す。

3.4 アセトンあるいは類似品で、汚れや削りカスを洗い流す。

3.5 ハニカムを整え、準備された空洞に適合するプラグ（詰め物）を作る。粘着フィルムあるいは樹脂混合物を空洞の基部の正常な表面に置き、発泡ペーストをその周辺部に塗る。プラグを取り、その空洞に挿入して、樹脂をハニカム・コアに詰め込むように強く圧力をかける。

3.6 最終層が修理部位の周囲より約10cm大きくなるように、一つずつ前より大きくしながら、その部位の形合わせて交換用層を切り取る。

3.7 リリースフィルム（release film）とブリードクロス（bleed cloth）を新しいラミネート部に置き、粘着テープを修理部位周辺に貼る。真空膜（vacuum membrane）で覆い空気を抜く。硬化過程では、少なくとも水銀柱500mmの真空度を維持する。

4. 硬化過程:

4.1 硬化過程は使用する素材が使用によって異なる。

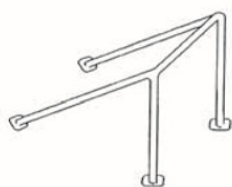
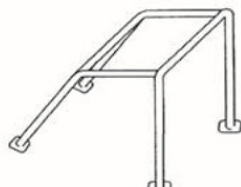
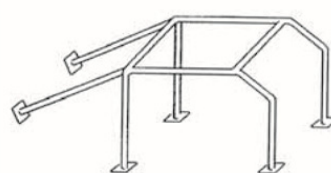
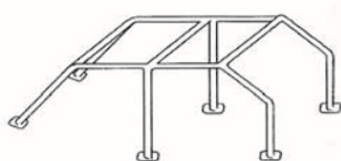
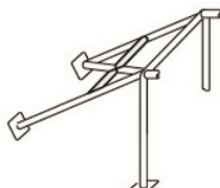
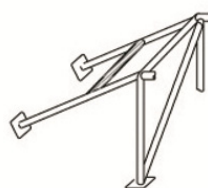
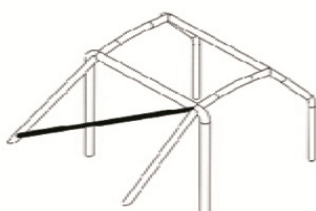
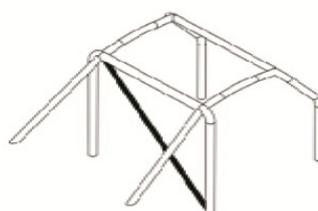
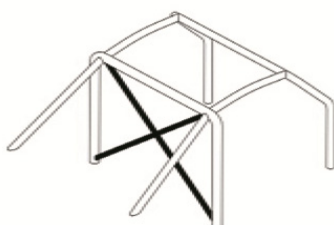
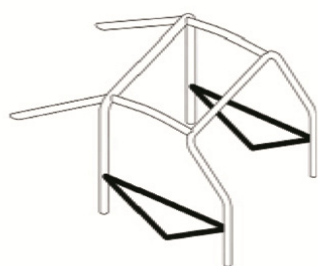
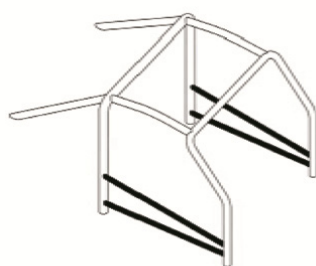
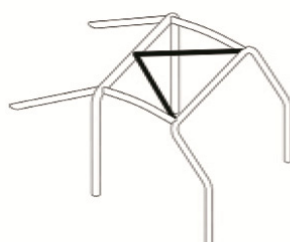
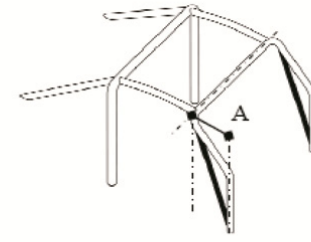
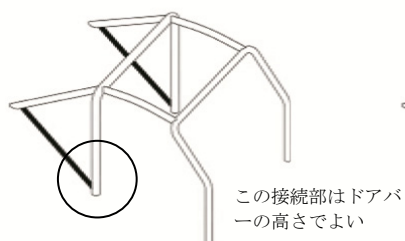
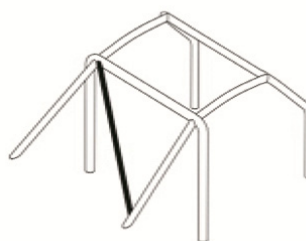
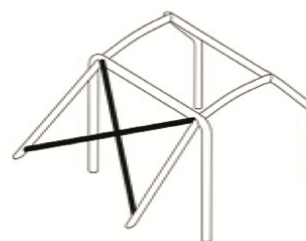
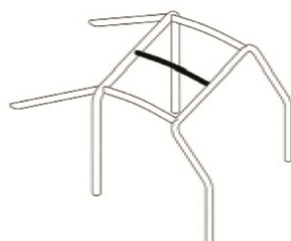
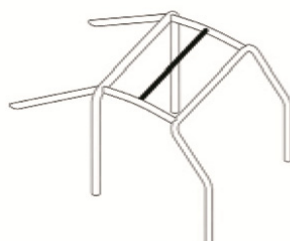
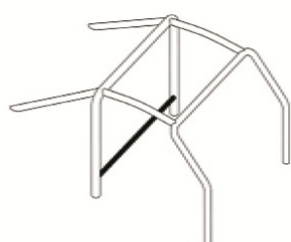
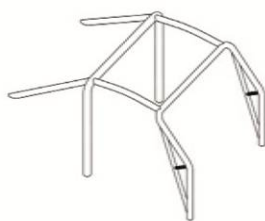
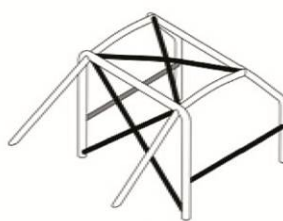
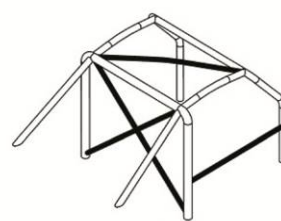
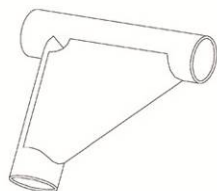
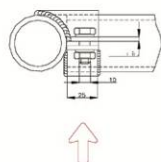
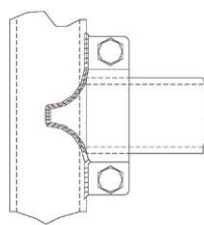
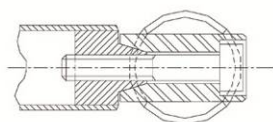
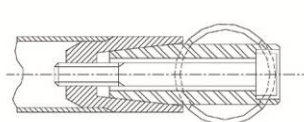
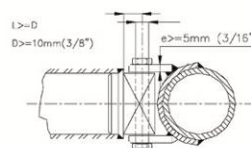
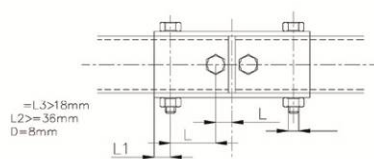
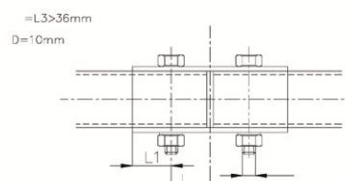
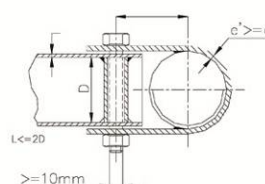
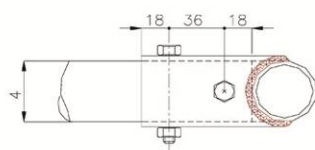
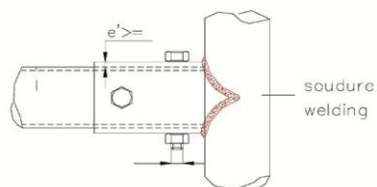
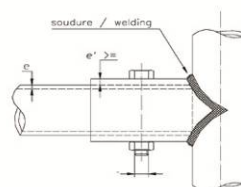
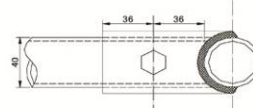
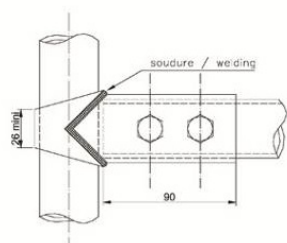
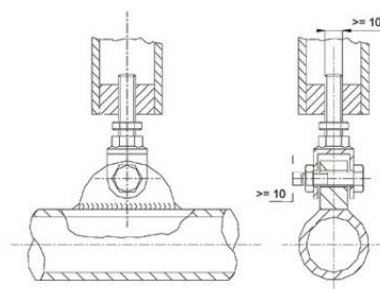
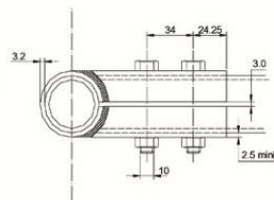
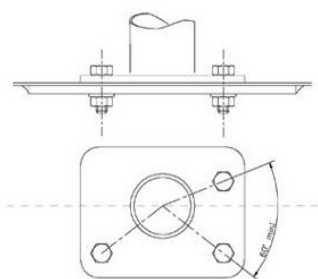
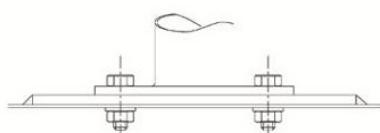
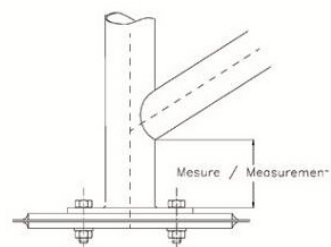
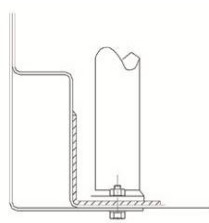
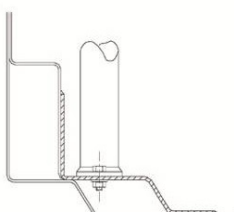
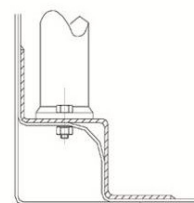
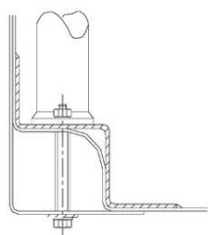
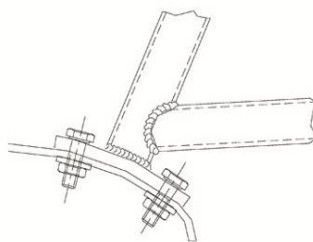
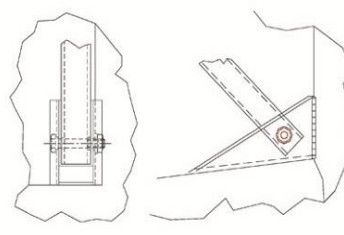
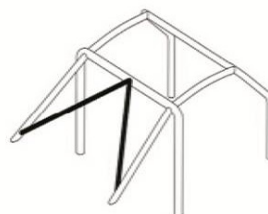
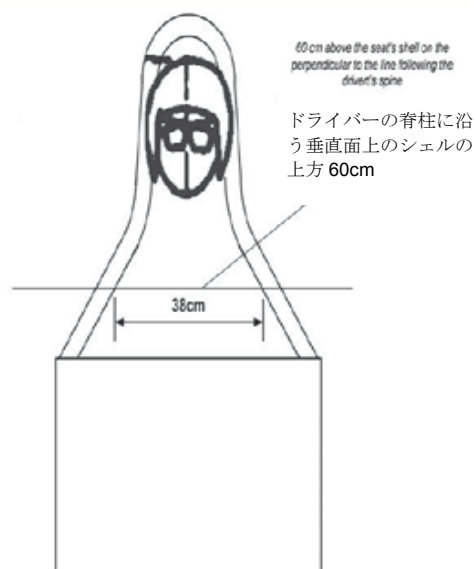
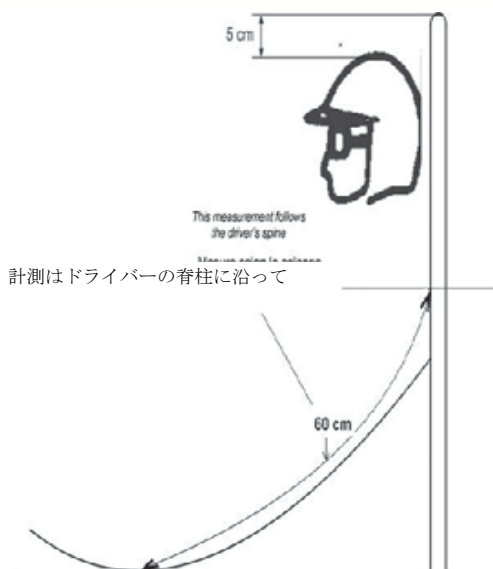
4.2　一箇所が50cm^{2}を超えない修理の場合、低温による修理がうまく実施できる。
高温硬化は、炉に入れるか、またはヒートパッチを使用して実施することができる。

4.3　ここに記述されている手順は、サスペンション取付部にも適用できる。

4.4　層間剥離だけが発生している場合は、いくつかの3mm直径の穴を層間剥離の周辺にドリル開けし、接着剤が全ての穴に確実に入るまで、２つの成分を混合する低温接着のエポキシ樹脂を注入する。次に、硬化が行われている間、これらの穴はリリーステープにより覆われなければならない。

APPENDIX V

Drawings referred to in Article 5.13 ROLLBARS and/or Appendix VI
付則 V : 条項 5.13 ロールバーおよび／あるいは付則 VI の図解

すべての図番号は番号上図に対応していることに注意。

K-17
K-18
K-19
受け入れ可能なオプション：斜行部材を１本だけとする
K-20
K-21
K-22
A
K-23
K-24
この接続部はドアバーの高さでよい
K-25
K-26
K-27
K-28
K-29
K-30
K-31
K-32
K-33
K-34

Lは最小でなければならない。
クランプ幅は少なくとも25mm
でなければならない。

soudure / welding
26 mini
90
3.2
34
24.25
3.0
2.5 mini
10
K-48
>= 10
>= 10
K-49
60 mini
K-52
K-53
Mesure / Measurement
K-54

APPENDIX VI

All drawings referred to in these articles are in Appendix K, Appendix V
付則 VI ：これらの条項に関するすべての図は付則 K 項付則 V である

1. ロールケージ

1.1 分類

ピリオド	A - E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR
すべての車両	1.1.2 (a)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)
すべての車両	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3
すべての車両	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4
T/CT		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	1.1.5 (c)
GT/GTP/ GTS		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	
F1		1.1.5 (a)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
F1を除く２座席および単座席		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
グループB							1.1.5 (d)

1.1 本条項でこれらの仕様が要求されていない場合であっても、適切な場合には、バー保護をすべてのその他ヒストリックカーに使用することが強く推奨される。

すべてのロールオーバー保護構造体（ROPS）は、ロールオーバー保護構造体から伝達される負荷を支持することのできる連結部と適切な剛性を備えた取り付け部を伴う多管状組み立て構造体であり、搭乗クルーを十分に保護し、衝突や転覆の際に大きく変形することを防ぐように設計されたものである。

1.1.2 必要要件

(a) **ピリオドA～Eの車両について**：以下に規定されるROPSが推奨される。ROPSが当初より装着されている車両は除くが、そのROPSの最低要件として、ピリオド当時に当該車両で競技に使用されていた仕様と同じかそれ以上でなければならない。
すべてのオープンカーでは、その構造がドライバーおよびコ･ドライバーのヘルメットの上方で常に最低5cmあることが強く推奨される。

(b) **他の全てのピリオドの車両**：適切な保護を提供する適正なROPSの使用が義務付けられる。これらの構造体は、本条項に規定する仕様に従って製造されなければならない。

－ すべてのオープンカーの当該構造体は、常にドライバーおよびコ・ドライバーのヘルメット頂点より最低5cm上方になければならない。パイプ式車体サブフレームはロールバーとはみなされない。
第1.1.2(b)項に特異なことおよび／あるいは例外

－ ピリオドFの、サーキットレースおよびヒルクライム（つまり、ラリー競技を除く）に参加するGT、GTS、およびGTP車両について：それらは、少なくともピリオドの競技で使用されていた車両に使用されていた仕様のROPSを取り付けていなければならず、可能であればK1あるいはK2の図に従ったROPSを取り付けることが義務付けられる。

(c) ピリオド仕様のROPSは、ピリオド内の競技にて、実際の車両銘柄およびモデルに使用されていたものと定義される。競技参加者は、要請があった場合ピリオド仕様の証明を提供しなければならない。

1.1.3　ROPSを装着する場合、後部座席を改造すること、あるいは車両から取り除くことができる。
パイプには、液体またはその他いかなるものも通してはならない。
ROPSはドライバーおよびコ・ドライバーの乗降を著しく阻害してはならない。
部材を、ダッシュボードやトリム、また同様に後部座席を貫通させて、乗員用の空間に侵入させることができる。

1.1.4　チタニウム製ROPSは、それらがピリオドで特定のシャシーに使用されていたことが証明されていない限り、許可されない。
アルミニウム合金製ROPSは、オリジナルの車両構造に一体となっている（例えばPorsche 908, 917）場合を除き、全てのピリオドで禁止される。
ピリオドのアルミニウム合金あるいはチタニウム製ROPSの保持が認められている場合には、それが車両のHTPに記載されなければならない。
しかしながら、可能ならば常に、また車両構造の一体性を損なうことなく、アルミニウム合金製ロールオーバー保護構造体は、設計が同一で構造が1.2.4項に従う材質を使用したオリジナルの、鋼鉄製構造体に取替えなければならない。
軽合金で製造されているROPSが当該車両に適用される追加公認に記載されている場合、あるいはそれが当初の仕様の一部である場合、その構造体の当初の設計を複製することができるが、使用される材質が1.2.4項に合致する金属であるか、あるいは新しいROPSが本規則に合致する条件の下で取り付けできることが条件とされる。

1.1.5　仕様
取り付けされる構造体の仕様は、2014年1月1日以降に発行されたすべてのHTPに補足資料として添付することが義務付けられている「ロールオーバー防護システム説明書(Roll Over Protection System Description document)」に詳細が記されていなければならない。

(a) **ピリオドＦフォーミュラ１車両（1961年1月1日～ 1965年12月31日）**についてはROPSが車両構造に一体となっている場合、本条項5.13内のいずれかに規定されるロールバー/ロールケージの代わりに使用することができる。

(b) **ピリオドＦ以降の、単座席レーシングカーおよび２座席レーシングカー**には、（ROPSが規定により要求されている場合）ピリオドの仕様に合致したROPS、あるいは本規則付則1.2.5.2項~~VI-A第277条~~に従うROPSを装着しなければならない。いずれの場合にも、自由構造概念の、1.2.5.2項に規定された最小ストレスに耐え得ることが証明されたROPSを除き、メインロールバーのパイプおよび支柱は、上記条項で言及されている寸法を下回ってはならず、その構造体は常にドライバーおよびコ・ドライバーのヘルメット頂点より最低5cm上方になければならない。
主要構造体の高さを増すために構造体の上方へ伸張部を追加することは、ASNあるいはFIAのロールケージ証明書に取り扱いのない限り禁止される。
1968年以降の仕様に完全に一致する車両：幅は、両側の２本の垂直支柱の間のロールバー内側で計測して、最低38ｃｍなければならない。計測は水平に、ドライバーの肩と平行に、座席の硬いシェルの基部の上方60ｃｍ（ドライバーの脊柱に沿って）の距離にて行われなければならない。
この寸法は、1969年以前の仕様に完全に一致する車両に推奨されるものである。車両のHTPによって主張される年数は、要求されるROPS仕様を確立するために使用される（付則Ｖ第K-62図参照）。
グループＣ車両は、ピリオドの仕様に従わなければならない。
フロントロールバーがピリオドにて使用されていた場合、ピリオドの仕様に合致する１本のフロントロールバーが取り付けられていなければならない。

支柱は、メインフープの頂点と底部取り付け点の間の、頂点から３分の１以内の位置に取り付けなければならない。こういった支柱は、搭乗者が車外へ出る妨げとなってはならない。

(c)　**ピリオドＦ以降の、T、CT、GT、GTSおよびGTP車両**

最小の仕様は、付則Ｖに従う義務付けられる斜行部材（方向は任意）およびドアバーの付いた図K-3に従うROPSである。

IMSAおよびNASCAR車両は、ピリオドのその規定に従わなければならない。

パイプが隔壁を通過すること、あるいはフロントサスペンションのピックアップポイントの10cm以内の車体／シャシーに取り付けられることは、それがピリオドの仕様であるか公認された仕様でない限り認められない。

(d) 1600㎤ を超える、および／あるいは過給装置付きのグループB車両はROPSを取り付けなければならない。このROPSは最低でも次の６つの義務付けられた要素から成っていなければならない：

1. 斜行部材：K-11、K-12、K-13、K-14、K-27、またはK-28図から１つの選択、あるいはそれに代えて、他の選択肢の１つが可能でない場合にのみ、K-21、K-11と共にK-61が使用されること。
2. ドアバー：K-15、K-16、K17、またはK-18から１つの選択。
3. ルーフの補強：K-19、K20、またはK-21から１つの選択。
4. ウインドスクリーンピラー補強：K-22。
5. 横方向部材：K-31。
6. 横方向部材：K-32。

以下の車両は、FIA HMSCにより承認された特定のROPSを使用しなければならない：

1. Lancia 037 Group B (Homologation No. B-210).
2. Renault R5 Turbo Group B (Homologation No. B-205, B-234,B-267).

言及はされていないが、ピリオドで当該モデルに公認されていた追加の部材も使用できる。

(e)その他すべての車両には、ピリオドの仕様、ピリオドの公認あるいは付則VI ~~B~~に合致するロールオーバー保護構造体が取り付けられていなければならない。

(f) 上記の要件を完全に満たすことのできない車両も、例外的にHMSCの承認を条件に特別な処置が認められる場合がある。その処置の確認は、当該車両のHTPに添えられなければならない。

次の車両は、FIAにより承認された特定のROPSを使用してよい：

Citroën Visa 1000 Pistes Group B (Homologation No. B-258).

1.2　ROPSの構造（単座席あるいは２座席レース車両を除く）

1.2.1　ROPS構造の一般的要件

(a) 一切のROPSはボディシェルと接触していても構わず、その接触部は、ROPSとボディシェルの間に一切の固定箇所がないことを条件に、搭載点とはみなされない。

(b) 横方向のバーは、ルーフの高さ、またはドライバーや前部同乗者のドア開口部側の垂直方向のバーの間以外は認められない。ドア開口部を横切るバーは、各側２本を超えてはならず、搭乗者の出入りを妨げないものとする。その取り付け調整は、ROPSに予め張力を与えるものであってはならない。（«バー»とは、他のパイプのとの交点までの間、また交点と取り付け点との間のROPSを形成するパイプの長さをいう）調整式の連結部（つまり、K-49図）は溶接によって機能を停止させなければならない。

(c) 交点あるいは取り付け点には、ROPSに予め張力を与えることのできる、調節可能な装置を組み込んではならない。

(d) バックボーン・シャシーを持つ車両、あるいは全面的にファイバーグラスまたはアルミニウム・パイプ構造である車両のROPSは、FIAの承認を得るためASNによって提出されなければならない。

1.2.2 ロールオーバー保護構造体（ROPS）

ROPSは以下の何れかであること：

a) 以下の条項に記された要件に従い製作されたもの。その銘柄および当該モデルにピリオドで使用された要素も、組み入れることができる。

b) 安全ケージ公認規定に基づきASNが公認あるいは認証したもの；付則Vに示される要素、FIA公認の分解可能な連結部、あるいは当該銘柄およびモデルにピリオドで使用されていた要素のみを組み入れることができる。

ASNが承認し、製造者を代表する資格を有する技術者が署名した公認の書類または証明書の認証を受けた写しを、大会の車両検査委員に提出しなければならない。

2003年1月1日より、ASNによって公認され販売されるすべての新規ROPSは、当該製造者が貼付する識別プレートによって識別されなければならない。この識別プレートは複製できたり移動できたりしてはならない(埋め込み、刻印、あるいは剥がすと破損するタイプのステッカー等による)。

この識別プレートには製造者の名称、ASN公認書式の公認番号あるいは証明書の認証番号、および製造者による個別の製造番号の記載がなければならない。

同一の製造番号が記載されている証明書を車両に付帯させ、これを大会の車両検査委員に提出しなければならない。

c) 安全ケージ公認規定に基づきFIAがピリオドで公認したもの。

この安全ケージはFIAにより公認された車両の公認書に対する追加公認(VO)の対象とならなければならない。

1997年1月1日以降に公認され販売されたすべてのROPSには、製造者の識別と製造番号がはっきりと視認できるようになっていなければならない。

ROPSの公認書式には、この情報の記入方法とその場所が特定されていなければならず、購入者は、これに対応した製造番号の付された証明書を受領しなければならない。

ハーネスの固定、あるいはFIA公認の分解可能な連結部をドアバーに取り付けるために水平なバーを追加することを除き、公認または認証されたROPSに対する改造は禁止される。

素材または安全ケージへの恒久的な変更を伴う、安全ケージへの機械加工、溶接によるいかなる工程も改造と見なされる。

事故により損傷を受けた公認あるいは認証された安全ケージに対するすべての補修作業は、当該ロールケージ製造者が実施するか、あるいはその承認の下で実施されなければならない。

1.2.3 仕様

（和訳略）**JAF 発行の「1993 年 FIA 国際モータースポーツ競技規則　付則 J 項」を参照**

（以下原文より）

1.2.3.1 Safety cages
Safety Cages should be designed and constructed in such a fashion that after they have been properly built in, they prevent the bodywork from deforming and thus reduce the risks of injury to people on board the vehicle.
The essential characteristics of safety cages come from a finely detailed construction, suitable adaptation and fixation to the car plus snug fitting against the bodywork. The rollbars must never be used as pipes for liquids. The safety cage must be constructed in such a way that it does not obstruct access to the front seats and does not encroach on the space provided for the Driver and Co-driver. However, parts of the rollcage may encroach upon the front passenger space by passing through the dashboard and the lateral upholstery as well at the rear by passing through the upholstery or the rear seats. The rear seat may be folded down.

1.2.3.2 Design
Once the basic structure is defined (K-4, K-8, K-9 or K-10), it must be completed with compulsory members and reinforcements as per Article 1.1.5 to which optional members and reinforcements may be added.

1.2.3.3 Technical specifications
All compulsory members specified in Article 1.1.5 as well as any optional members and/or reinforcements incorporated must be in accordance with the following specifications.

1.2.3.3.1 Fixation of the ROPS to the body
Minimum fixations for the safety roll cage:
- 1 for each pillar of the main or lateral roll bar.
- 1 for each pillar of the front roll bar.
- 1 for each pillar of the rear longitudinal strut.

For cars up to Period G1 the ROPS must not have more than six mounting points, unless it is a period specification. Supplementary mounting points are permitted, if they become necessary because of the use of reinforcements according drawings K-13 (6+2 mounting points), K-17 (6+2 mounting points) or K-23 (6+1 mounting points).
From Period G2 onwards, the ROPS may have more than six mounting points.
The fixation of the pillars for front, main and lateral bars must be done with at least three bolts. The fixation of the backstays must be done with at least two bolts.The attachment points of the front and main roll bars to the body must be reinforced with a steel plate of at least 3mm thick and with a surface area of 120cm2, welded to the body and the attachment points of the backstays to the body must be reinforced with a steel plate of at least 3mm thick and with a surface area of 60cm2, welded to the body. The various possibilities are given in Drawings K-52 to K-60.
Hexagonal bolts or similar, of a minimum diameter of 8mm (minimum quality 8-8 as per the ISO specifications) must be used. The nuts shall be self-locking or fitted with locking washers. As an alternative to bolting, the pillars and backstays may be welded to the reinforcement plate. These fixations represent a minimum. It is permitted to increase the number of bolts or to weld the steel ROPS to the reinforcement plates as an alternative to bolting.

1.2.3.3.2 Reinforcements of the ROPS
The diameter, the thickness and the material of the reinforcements must correspond to the norms fixed for the rollcages. They shall be either welded into position or installed by means of a detachable connection.

1.2.3.3.2.1 Angle reinforcement
The reinforcement of the upper angles between the main rollbar and the longitudinal connections with the front rollbar is permitted, as is the reinforcement of the upper rear angles of the lateral rollbars, as shown in Drawings K-33 and K-34.

1.2.3.3.2.2 Optional members and reinforcements:
Unless specified otherwise in Article 1.1.5 members and reinforcements shown in Drawings K-19 to K-28 and K-29 to K-35 and K61 are optional and may be installed as desired by the constructor. They must be either welded or installed by means of dismountable joints.
All members and reinforcements mentioned above may be used separately or combined with one another.

1.2.3.3.3 Protective padding:
Where the occupants' bodies could come into contact with the ROPS, flame retardant padding must be provided for protection.
Where the occupants' crash helmets could come into contact with the ROPS, the padding must comply with FIA standard 8857-2001, type A (see Technical List 23 «Rollcage padding homologated by the FIA»). Application: For all categories.

1.2.3.3.4 Removable connections
Should removable connections be used in the construction of the ROPS they must comply with or be similar to a type approved by the FIA (see Drawings from K-39 to K-49). The screws and bolts must be of a sufficient minimum diameter, and of the best possible quality (minimum quality 8.8).

1.2.3.3.5 Welding instructions
This must be carried out along the whole perimeter of the tube. All welding must be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc). Although good outside appearance of a weld does not necessarily guarantee its quality, poor looking welds are never a sign of good workmanship. When using heat treated steel the special instructions of the manufacturers must be followed (special electrodes, welding under protecting gas).
It must be pointed out above all else that the manufacture of heat treated steel, and high carbon steels may cause certain problems and that bad construction may result in a decrease in strength (crinking) and an absence of flexibility.

1.2.4 Material Prescriptions
Only tubes with a circular section are authorised.
Specifications of the tubes used:

Material *Materiau*	**Minimum tensile strength** *Résistance minimale à la traction*	**Minimum dimensions (mm)** *Dimensions minimales (mm)*		**Use** *Utilisation*
		Periods F-G2 *Périodes F-G2*	**From Period H1 onwards** *A partir de Période H1*	
Cold drawn seamless unalloyed carbon steel (see below) containing a maximum of 0.3% of carbon *Acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0.3 % de carbone*	350 N/mm²	38 x 2.5 (1.5''x0.095'') ou 40 x 2.0 (1.6''x0.083'')	45 x 2.5 (1.75''x0.095'') ou 50 x 2.0 (2.0''x0.083'')	Main rollbar or Lateral rollbars according to construction *Arceau principal ou Arceaux latéraux selon la construction*
			38 x 2.5 (1.5''x0.095'') ou 40 x 2.0 (1.6''x0.083'')	Lateral half-rollbars and other parts of the safety cage (unless otherwise indicated in the articles above) *Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité (sauf indications contraires dans les articles ci-dessus)*
Cars of Period H1 onwards issued with an HTP before 1/1/2010 may use minimum dimensions for Periods F-G2. *Les voitures à partir de la Période H1 dont le PTH a été délivré avant le 1/1/2010 peuvent avoir les dimensions minimales des Périodes F-G2.*				

These dimensions represent the minimum allowed. Only steel is authorised. In choosing the quality of the steel, attention must be paid to the elongation properties and the weldability.
Note: For an unalloyed steel, the maximum content of additives is 1.7% for manganese and 0.6% for other elements.
The tubing must be bent by a cold working process and the centreline bend radius must be at least three times the tube diameter.
If the tubing is ovalised during bending, the ratio of minor to major diameter must be 0.9 or greater.
The surface at the level of the bends must be smooth and even, without ripples or cracks.
Any coating (i.e. chrome) of the tubes is forbidden, except painting.

1.2.5 Regulations for cars
1.2.5.1 Production cars T, GT
It is authorised to move the fuse box to enable a ROPS to be fitted.

1.2.5.2 Single seater and two seater racing cars - Strength
In order to obtain a sufficient strength for the rollbar, two possibilities are left to the manufacturers:
a) The ROPS, of entirely free structural conception, must be capable to withstand the stress minima indicated as follows:
- 1.5 w lateral,
- 5.5 w fore and aft,
- 7.5 w vertical,
With w being 740kg.
b) The tubes and brace(s) must have a diameter of at least 1 3/8 inch (3.5cm) and at least 0.090 inch (2mm) wall thickness. Where option a) is used, a certificate to substantiate the strength of the ROPS must be presented. The material should be molybdenum chromium SAE 4130 or SAE 4125 (or equivalent in DIN, NF, etc.) or cold drawn low carbon seamless steel tube.
There must be at least one brace from the top of the bar rearwards at an angle not exceeding 60° to the horizontal fixed to the structure of the car.
The diameter and material of the brace must be the same as those of the rollbar itself.
In the case of two braces, the diameter of each of them may be reduced to 26/20 (ext. / int.) mm.
Removable connection between the main hoop and the brace must comply with Drawings K-39 to K-49.
Forward fitted stays are allowed only if used in period or a rearward stay is not possible.

APPENDIX VII

Specific to certain Cars
付則 VII :車両スペック

（リスト和訳略、以下原文より）

Abarth
The engine block and the cylinder head of the Autobianchi A-112 Abarth fi series, type A112 A1, Homologation No. 5518, are accepted as replacement parts for all Abarth cars using a Fiat Abarth 982.2cm^3 engine.

The fastenings of the intake manifold may only be modifi at cylinder head level, the exhaust manifold remaining original.

A.C.
ACE Bristol and ACE 2.6 ACE Bristol: Period E ACE 2.6: Period F

Alfa Romeo
GTA
The modification of the inlet ports of the twin-plug GTAM cylinder heads by the addition of metal to revert to GTA dimensions is forbidden.

1750 GTAm
The 2000 GT Veloce engine (Homologation No. 1623) with its original cylinder head can be used as replacement engine for the 1750 GTAm (Homologation No. 1576) of Period G2 onwards.

1900 SS
If the permitted 15 inch rims are used instead of the original 400mm, a tolerance of 3 inches is allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodifi bodywork.

Giullietta Ti
The following wheels may be fi to these cars (Homologation No. 1138):

- original series steel wheels for 1963 Alfa Romeo Giulia 1600 (4.5x15 – weight 8kg).
- light alloy wheels of «Giulietta Italian Cup» (4.5x15 – weight 6kg – make Techno-Meccanica-Bedin).

Alpine
A110 1300 (1296 cm^3)
To be eligible for Period F in GTS, the car must conform to Homologation No. 222 of 1966.
Track and rim dimensions must be as in Homologation No. 222:

- Front track: 1250mm - Rear track: 1222mm.
- Max. rim width: 4½ inches.

Aston Martin
DB4GT Zagato
- The maximum rear track is 144cm.
- Minimum weight: 1206kg.

DB4
All DB4's may use the GT engine.

DB4 GT
Both steel Girling C and aluminium Girling CR front brake callipers are acceptable as period specifi

Austin-Healey
100 and 3000
For all models of Periods E and F, the maximum tracks are: Front: 1270mm - Rear: 1285mm

3000 Mark II and III
- Following the remanufacturing of «Denis Welch Racing» aluminium cylinder heads, it is possible to use these cylinder heads on these cars but only if they correspond to Homologations No. 57 or No. 163.
  These cylinder heads must be marked visibly with the words «Denis Welch Racing» on their casting.
- Austin-Healey 3000 cars of Period F in the GT category (Homologation No. 57) may use either Weber or SU carburettors.
  Austin-Healey 3000 cars of Period E (Homologation No. 25) in the GT category must only use SU carburettors.
  Where it is proven that a specifi Period E car was fi with Weber carburettors and used in Competition prior to 31/12/1961, that specifi car may be classifi as Period E GTP 1 or 2. If not so proven the car will be classifi in Period F.

  Any change of period and/or category must be approved by the ASN and recorded on the HTP.

Sprite Mark I
- A tolerance of 1 inch is accepted on tracks for Mark I cars of Periods E or F.
- Brake callipers of the GM/ATE type (standard equipment on the rear brakes of the Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litre Estate of

the late 1980's, utilising 38mm pistons) are the only substitution acceptable for the existing front disc brakes.

Sprite Mark II and Turner Climax
Brake callipers of the GM/ATE type (standard equipment on the rear brakes of the Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litre Estate of the late 1980's, utilising 38mm pistons) are the only substitution acceptable for the existing front disc brakes.

BMC
Cylinder heads bearing the casting number 12G940 are accepted as an alternative only on the 970cm^3, 1070cm^3 and 1275cm^3 Cooper S engines.
Following the remanufacturing of «Swiftune» 12G940 cylinder head, it is possible to use this replacement cylinder head for the 970, 1070 and 1275S, 1275 Sprite/Midget and the BL Marina. These cylinder heads must be marked visibly with the word «Swiftune» on their casting.
Cylinder block for the ***BMC Mini Cooper S***
The following block (foundry No. 12G1279 as used in the Austin 1300 – Homologation No. 5335) is authorised as a replacement for the original block of the BMC Mini Cooper S.

BMW
2002
15 inches and 14 inches diameters are accepted for wheels in Period H.

328
The gearbox of the Volvo M40 must not be used as a replacement. The BMW 328 must be equipped with its original gearbox or the BMW-Hurth transmission produced as replacement parts by ZF Tradition (for BMW- Group-Classic) under the No. 23 00 0 035 317.

Chevrolet
Monza
15 inches diameter is accepted for wheels in Period H.

Chevron
B19 & B21
With Ford Cosworth FVC engine: in Period G. With Ford Cosworth BDG engine: in Period H.

B23
With Ford Cosworth FVC engine or Ford Cosworth BDG engine: in Period H.

Chrysler
Plymouth Valiant
The correct original cylinder bore of the Plymouth Valiant, Homologation No. 1249, is 92.1, and not 90.6.

Cooper
Mini
Wheel-arch extensions are not admitted on pre 1966 cars.

DKW
F12
Carburettors homologated on FIA Form No 1164 are: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

Diva
1650cm^3
This car is not acceptable as a GTS.

Era
Grand Prix (E-type)
A Roots type supercharger may be used in place of the original Zoller supercharger.

Ferrari
250 GT
Maximum tracks in cm:
Period E: 143.5 at Front, 141.4 at Rear. Period F: 144.5 at Front, 145.0 at Rear.

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder
These cars, in Period F, may keep the original safety rollcages/rollbars in place of the structures required by Article 5.13 of Appendix K.

Fiat
The Fiat 1100 engine blocks of the D and R series are accepted to replace the 1100/103 block having the serial number 103H.

8V
In GTS, if the permitted 15-inch wire rims are used, a tolerance of 3 inches is allowed for the front and rear tracks as long as the wheels remain covered by the unmodifi bodywork.

Ford

- In Formula Junior category FJ/2 the cylinder-head re-manufactured to the specifi of the Ford Cosworth 105E/109/E cylinder head by Richardson is accepted to replace the original Cosworth heads of the same specifi
- Ford/Lotus Twin Cam engines: for cars of Period F the only main bearing caps admitted are the semi-circular ones to the original period specifi The cast iron main bearing caps for Ford/ Lotus Twin Cam 1558cm^3 engines manufactured by Classic Motorsport Ltd are accepted as a replacement part. All replacement parts carry the number 95.1
- Ford BDG iron blocks used in non-homologated cars may be replaced with aluminium blocks to the period specifi in cars of Period H.
- Ford Cosworth FVA/FVC engines: The engine block manufactured by Geoff Richardson Engineering Ltd is accepted as a replacement part for Formula 2 and Sports cars of Period G. All replacement parts carry the number 95.3.
- The use of the Ford BDA engine is confi med for Period G Formula 2 cars.

289 V8 (engine)

- Only the original rocker arm produced for the FoMoCo engines, in cast iron and rotating on a half ball, is allowed in Periods F and G.
- The valve timing must be actuated by chain, with no adjustment device.
- The following fi order must be retained: 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (No. 1 cylinder is on the right, closest to the radiator).

Cortina GT

Rear brakes in conformity with those described on Homologation No. 5024 (Ford Cortina GT) may be used in Period F in place of those described on Homologation No 1225 for Ford Cortina GT.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

The maximum diameters accepted for the wheels in Period H are the following:
- RS 2000 (Homologation No. 5566): 13”.
- RS 1600 / 1800 (Homologation No. 1605): 15”.

It is allowed to use an aluminium radiator on H1 Period RS 1600/1800 cars corresponding to Homologation No. 1605.

Escort Twin Cam and Escort 1300 GT

It is allowed to use the Alfa Romeo Alfetta callipers as replacements for those indicated:
- on Homologation No 1524 (extension 29/28V),
- on Homologation No 5211 (extension 32/31V.

The part numbers for these replacement callipers are: ATE 132384 - 0003.2 Li [0004.2 Re]).

Falcon

- «Cragar» type wheels with fi spokes are allowed in Period F.
- The only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford Borg-Warner as stated on the Homologation No. 1250.

GT40 Mark I

- In Period F, the maximum authorised rim dimensions are as follows:
- GTP: Front: 6.5 x 15” Rear: 8 x 15”
- TSRC: Front: 8 x 15” Rear: 10 x 15”
- In Period GR, the car is classifi in TSRC.

Lotus Cortina

Any brake pad compatible with the original calliper is allowed in series Production Touring Cars if the friction surface remains as homologated.

Mustang

- «Cragar» type wheels with fi spokes are allowed in Period F.
- The only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford T&C.

Mustang 289

- For Period F, only the crankshaft giving a stroke of 72.8mm may be used.
- The only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford T&C.

Mustang «Fastback»

This model is not eligible as a GT, GTS, Touring or Competition Touring car unless it is used as a base for a Shelby GT 350.

Shelby American

Shelby GT 350

- Two Homologations are valid:
- No. 191 «Mustang Shelby GT 350», with front and rear tracks of 144.8 cm.
- No. 504 «Ford Shelby GT 350», with 148.8cm front track and 147.3cm rear track. Page 11 of this form is not accepted.

Cobra 289 and 427

- It is permitted to fi Uniball joints to the suspension of these cars.
- Minimum weight: 965kg.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

For these cars, the original safety rollcages/rollbars may be used in place of the safety structures stipulated in Article 5.13 of Appendix K.

Jaguar

E-Type

- Light-alloy gearboxes are not allowed.
- E-Type gearboxes may be used on all cars originally equipped with D-Type boxes.
- Cars of Period E must conform to Homologation No. 34 (6A) of 1961 and cars of Period F to Homologation No. 100 (6B) of 1963, or Homologation No. 184 of 1964.
- Valves: each of the valves shown on the homologation form may be used with either of the homologated heads.
- Exhaust manifold pipes must pass between the engine and the front sub- frame, in the absence of proof that a different confi was current in the period.
- The location of the rear sub-frame must not be modifi mounting may be done with nylon bushes, but rose-joints must not be used.
- Maximum homologated dimensions for Homologation No. 100:
- Disc wheel rim width: 203.2mm.
- Front track: 135cm.
- Rear track: 141cm.
- The 3781cm^3 replacement block in aluminium for the Jaguar E-Type, manufactured by ATS (Arcueil, France) is accepted as a replacement part for GTS Period F only. All replacement parts carry a serial number of the following type: ATS 95/02/***.
- The only 5 speed gearbox accepted will be the period specifi ZF gearbox with the cast iron casing for GTS cars running in Period F.
- The use of the wide angle head is permitted (GTS, Homologation No. 100).
- If a fuel injection pump system is used, it must be the period specifi Lucas system using a butterfl throttle (GTS, Homologation No. 100).
- The removal of bumpers is not mandatory in Circuit Races or Hill Climbs (Appendix VIII, Article 12.1).

Lancia

Aurelia

Track: tolerance of 1 inch is granted.

Flaminia Zagato

Weber 35 DCNL carburettors are accepted, as a replacement of the single Solex carburettor or the triple Solex 35 carburettors.

Stratos

The minimum tyre aspect ratio is 40% for all periods.

The ROPS approved by the FIA and published on www.fi is recommended; any other construction of ROPS according to the drawings and provisions of Appendices V and VI to Appendix K is acceptable.

Lola

Mark I

- Is considered to be from Period E with drum brakes and 15” wheels. Is considered to be from Period F with either 13” wheels or disc brakes or both.
- The only engines acceptable are the Coventry Climax FWA (1100cm^3) or FWE (1220cm^3).

T70 Mk. II

Is eligible in Period F.

T70 (all)

All the Lola T70 range of cars (Marks I through Marks III, incl. III GT and III B) must be equipped with the Hewland KG600 Mk1 gearbox.

T70 Mk. III B

Minimum weight: 860kg.

The exhaust system must be as 4 into 1 primary pipe where the car runs unsilenced, but the 4 into 2 into 1 primary system may be used when the cars have to be silenced.

Lotus

Ford/Lotus Twin Cam engines

For cars of Period F, the only main bearing caps admitted are the semi- circular ones to the original period specifi The cast iron main bearing caps for Ford/Lotus Twin Cam 1558cm^3 engines manufactured by Classic Motorsport Ltd are accepted as a replacement part. All replacement parts carry the No. 95.1

Lotus 11

- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 1: Coventry Climax FWA (1098cm^3) - FWB (1460cm^3) - FWE (1216cm^3).
- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 2: Coventry Climax FWA
- (1098cm^3) - FWB (1460cm^3) - FWE (1216cm^3) - FPF (1475cm^3).

Lotus 23

The maximum cylinder capacity acceptable for Ford Twin Cam engines is 1600cm^3.

Lotus 23B

The «Hardy Spicer» and «Jubofl joints are accepted as replacements for the original joints of the transmission shaft.

Lotus Cortina

Rear axle location must only be by the standard specifi bracket (reinforcing tubes are not acceptable).

Lotus Elite

- Suspension: the use of rose-joints («Unibal») is accepted on the inboard pick-up points of the bottom rear wishbone only.
- The minimum rim diameter permitted is 15 inches.
- Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed.

Lotus Elan (26 et 26R)

- The only wheels accepted are:
- the original steel wheel which appears on Form No. 127.
- «Minilite»-style alloy wheels of 4.5 or 5.5 inches.
- the 6-inch alloy wheel which appears on the extension of Form No. 127.
- The headlights must remain operational; they may be fi and covered with a sheet of transparent acrylic resin.
- The ROPS must be of the type formerly certifi for Safety Devices (E01X, from 1993) and for Sassa Roll Bar SAS (from 2000), or of a construction and mountings that are at least similar and certifi by an ASN after approval by the FIA (in accordance with the provisions of Article 1.2.1.d of Appendix VI to Appendix K).

Lotus 26R

- For Period F, GTS cars, dry sumps are not admitted.

- Lotus Elan in Period F, Homologation No. 127, may use Girling AR Mk2 or Mk3 callipers on the front brakes.

McLaren

M1

The following cars are eligible in Period F:

- M1 A with Oldsmobile 5,500cm^3 engine.
- M1 A with Ford 4,700cm^3 engine.
- M1 A with Chevrolet 5,500cm^3 engine.
- M1 B with Oldsmobile 4,500cm^3 engine.

M1 A cars with ventilated discs, and M1 B cars with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in Period F.

Marcos

Marcos GT (Volvo)

Accepted as a Competition Grand Touring car (GTS) in Period F, in the specifi approved by the HMSC.

Mercedes Benz

300 SL M198 I Roadster

The weight to be considered is that stated on Homologation No. 86, even for the version whose bodywork material contains no steel.

Morgan

The only model eligible with the 2.2 litre engine in Period F is the «Plus Four Super Sports» conforming to Homologation No. 64 of 1962.
ROPS: Period F and G Morgans can have a dash level cross member in place of the top front hoop.
Cars in accordance with the Homologation No. 64 may increase both front and rear track by 25mm if using 5.5'' wheel rims.

Nissan

Cherry X-1 (Datsun 100A)

The calliper for the Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A), homologation 5472, homologated by the extension 6/5V, can be replaced with the series calliper from the Nissan Sunny Datsun 1200 (homologation No. 5356).

Datsun Sport 240Z - H(L)S 30 - Homologation No. 3023

Cars in accordance with the Homologation No. 3023 (Group 3 and B) may use 15” diameter wheels.

Norton

In Period E Formula 3, the engines re-manufactured to the specifi of the Norton 500cm^3 long stroke (79.6mm x 100mm) engine by R. Utley and C. Banyard-Smith are accepted to replace the original engines of the same specifi

NSU

1000 L (Zype 67)

In Period F CT, when the alloy wheel 4.5 x12” mentioned in Homologation No. 1313 is used, tracks shall be as follows: Front: 1259mm - Rear: 1248mm

Opel

Ascona A 1900

Cars of Period H1 and in accordance with the Homologation No. 5398 may use 15” diameter wheels.

Kadett B Coupé F

It is allowed to use the Opel Commodore/Omega callipers as replacements for those indicated on the extension 12/9V of the Homologation No. 5209 (Part numbers 93 173 152 and 93 173 150, piston diameter 35mm).

Kadett C GT/E

It is allowed to use an aluminium radiator on H1 Period GT/E cars corresponding to Homologation No. 644.

Osca

In Formula Junior Competitions these cars may use front and rear wheels with the following maximum dimensions: 4.5” J x 15”.

Porsche

356

The homologated tracks are the following:

- Front: 1306mm - Rear: 1315mm

Cars with homologated option 60mm wide drums:

- Front: 1346mm - Rear: 1315mm

For cars for which there were no period FIA Homologation papers, the following minimum weight will apply in GTS :

Coupé, cabriolet, hardtop

1100, 1300, 1300 S, 1500, 1500 S Super 750kg
A/ 1300, 1300 A 805kg
A/ 1500 GS Carrera/Carrera GT 780kg A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT/de Luxe 780kg A/ 1600 810kg
B (T5)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90 830kg
B (T5) models GT/ 1600, 1600 S, 1600 S 90 750kg
B (T5) cabriolet / 1600, 1600S, 1600 S 90 780kg B (T6)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90 750kg
B (T6)/ 1600 GS/GT/GT Abarth 780kg
B (T6)/ 2000 GS/GT/GT Carrera 2 770kg
B (T6)/ 2000 GS Abarth Carrera 770kg
C/ 1600 C, 1600 SC 900kg

Speedster, roadster

1500 S 700kg
A/ 1600 GS 700kg
B (T5)/ 1600 S 800kg
B (T6)/ 1600 S, 1600 S 90 740kg

In the GTP category, the weights are as follows:

356 B (T5) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop 788kg 356 B (T6) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop 712kg
356 B (T6) 1600 S 90, speedster, roadster 703kg

901/911

- The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Period F, to the specifi of the Homologation No. 183 of 1965 only. (i.e. excluding subsequent extensions). Homologation No. 503 (Weber carburettors) is only valid for Period G.
- Cars of Period F may use the camber adjustment facility featured on the front suspension top mounts, introduced on chassis No. 302695.
- The use of the parts listed below is permitted (GTS, Period F, Homologation Form No. 183):
- Fuchs 5.5 inches alloy wheel.
- Löbro half shafts.
- The 901/20 type engine, and the corresponding rocker arms, may be used only in post-1966 911R.
- 911 Carreras model G of the year 1974 and beyond may use 7 inches wheels at the front and 8 inches wheels at the rear in group 3, as supplied by the make concessionaire.
- 915 gearboxes are not allowed on 911 cars before 1972.

- 911 2.7 / 3.0 RS or RSR from 1974 onwards: the crankcases can be replaced by those for the 930 Turbo 3.0 (cast numbers: 930 101 101 4R
  & 930 101 102 4R, or 930 101 103 4R & 930 101 104 4R),
  provided the cylinder capacity remains original.

911 Carrera 3.0 RS/RSR (Homologation No. 3053)

The brake callipers used on the 911 Turbo 3.3 (Homologation No. 3076, extension 6/3E) are allowed as replacement parts.

RSR 1975/76 and 934

The use of rims of 16 inches diameter is allowed.

Skoda

The following models are accepted as GT cars:

- Skoda Felicia type 994 (1959-1961) 1150cm^3.
- Skoda Felicia Super type 996 (1961-1964) 1150-1300cm^3.
- Skoda 450 (1958-1959) 1150cm^3.

120 S and 130 RS

It is authorised to use the cylinder block produced by Skoda since 1983 with a capacity of 1300cm^3 and crankshaft bearings with a diameter of 60mm as a replacement for the original block for the Skoda 120 S (Homologations No. 1636 and 1675) and the Skoda 130 RS (Homologations No. 1668 and 1676), part No 114 000 083 or 007 001 0702.

Stanguellini

1100 Corsa

In Formula Junior, in order to use 1” wider rims at the front, the front track may be increased from 1220mm to 1240mm.

Studebaker

62V-Lark VIII (Homologation No. 1078)

The use of front disc brakes (Bendix type), as marketed originally by Studebaker in period but not specifi homologated, is authorised.

Toyota

Celica 1900 RA20L-KA

The brake callipers for this Toyota Celica (Homologation No. 5437) may be replaced with those of the Ford Escort RS 1600 (Homologation No. 1605).

TVR

Grantura - Griffi

Due to an error in the original homologation forms, the correct wheelbases are as follows:

- TVR Grantura Mk. I, Mk. II and Mk. IIa: 213.36cm.
- TVR Grantura Mk. III and Griffi 217.17cm .

Grantura

- In Period E, the authorised rim diameter is 15”.
- In Period E, only worm steering is allowed.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

For the cars with Homologation No. 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129,
1408, 5012, 5152, 5313, it is recommended to use the half shafts built by «NorDrive» (NL) in replacement of the original ones.

122

- If 5.5 inches wheels are used that are homologated as an option (Homologation No. 1408), the track may be increased to a maximum of 1345mm.
- The evolution 01/01ET cannot be taken into consideration for cars before Period G.

PV 544 Sport

The front disc brakes in extension C of Homologation No. 1086 are only accepted for cars of Period F.

Volkswagen

VW Käfer

This car must be considered as a GT when modifi by Oettinger in accordance with Homologation No.138.

APPENDIX VIII

Modifications authorised for Cars of period E, F and G1 for Series Production Touring Cars and Standard GrandTouring Cars

付則 VIII: ピリオドＥ、ＦおよびＧ１の車両について、量産ツーリングカーおよび標準グランドツーリングカーに認められる改造

これ以外の改造は認められない

原則的に、明らかにそれ以外が認められている場合を除き、磨耗あるいは事故により損傷を受けた部分の交換は、置き換えられる部分と同一（完全に同じ）仕様の部品でのみ実施できる。

1. 電気装置

1.1 照明装置（公道行事競技）
全ての照明装置および信号装置は、競技開催国における法的要件または国際道路交通条約に従わなければならない。

1.2 前照灯の追加装備は、駐車灯を除き総数が６灯を超えない限り認められる。

1.3 追加の前照灯は、車体前部またはラジエターグリルに取り付けることができる。ただしこの場合に必要となる開口部は、追加の前照灯によって完全に塞がれなければならない。

1.4 前部のガラス、反射鏡、および電球に関しては自由とする。

1.5 車体に埋め込むことにより、後退灯を取り付けることができる。ただし、リバースギアが使用されている時にのみスイッチが入ることを条件とする。それらの灯火は車両の登録国の道路交通法規に適合していなければならない。

1.6 操作性のよいサーチライトを、当該車両が通過する全ての国の法的要件を満たすことを条件に、装備することができる。

1.7 プラグ、点火コイル、コンデンサー、および配電器: 銘柄は自由。気筒ごとのプラグ数、点火コイル、コンデンサー、配電器、およびスパークプラグは、当該モデルの製造者の仕様に合致しなければならない。

1.8 電子点火装置の追加は認められない。電子レブリミッターも同様とする。

1.9 バッテリーおよび発電器: タイプ（型式）と銘柄は自由。しかし、ダイナモ（直流発電器）をオルタネーター（交流発電器）に交換することはできない。発電器は、エンジンが稼動している時に、電気出力を発生し負荷がかかるものでなければならない。

1.10 バッテリーおよび全ての電気装置の公称ボルト数を、６ボルトから12ボルトに変更することができる。バッテリーの容量（アンペア時）は自由。

1.11 バッテリーの当初の位置は、安全上の理由でコクピットからその他の隔室に移動する場合以外、認められない。

1.12 バッテリーがコクピットに保持される場合は、ドライ方式のもので、確実に固定され、絶縁性の液漏れ防止のカバーで覆わなければならない。

2. サスペンション

2.1 ショックアブソーバー:

2.1.1 銘柄は自由。しかし、取り付け数および作動原理は、ピリオドの仕様でなければならない (テレスコピック式あるいはレバー式、油圧式、ガス充填油圧式または摩擦作動式)。また、作動システムはピリオド当時に車に使用されていたものでなければならない。

2.1.2　オリジナルに加えてガス室を装備した車両は、それがダンパー本体の外側であっても内側であっても、禁止される。

2.1.3　スプリング支持体および、サスペンション取付け点は、いかなる方法であっても変更できない。

2.1.4　サスペンションスプリング: サスペンションスプリングの寸法を変更することができる。それらは、タイプ、数、材質およびレートが置き換え元のスプリングのピリオドの仕様と同一であるならば、その他のものと置き換えることができる。

3.　ホイールとタイヤ

3.1　ホイール:

3.1.1　ホイールは、対象のモデルについて製造者が提供した仕様に合致していなければならない。

3.1.2　ホイールは、その直径、リム幅、オフセットによって明確に定められている。しかしながら、ダンロップレーシングタイヤの装着が求められている行事に限り、直径400mmのホイールを直径15インチのホイールに変更することができ、幅が４インチ未満のリムを最大で４インチ幅のリムに交換することができる。

3.1.3　スペアホイールの位置は変更できないが、取り付けの方法は自由。

3.2　タイヤ

8項に従わなければならない。

4.　座席

座席ブラケットは変更できる。ロールケージの取り付けがある車両の後部座席を取り外すことができる。

5.　エンジン

5.1　再ボーリング（Reboring）:

5.1.1　再ボーリングによる増大が車両のピリオドの容積クラスを変更しないことを条件に、オリジナルのボアより最大で0.6mm大きくすることが認められる。

5.2　ピストン

ピストンの改造は認められない。しかし、ピストンを置き換えるのであれば、ピリオドの仕様（形状、重量）に一致するものであれば、製造者から供給されたものに、あるいは製造者以外の供給による他のピストンに変更することは認められる。

5.3　カムシャフト

変更してはならない。

5.4　バルブ

長さは変更してはならない。

5.5　バランス取り

認められるが、軽量化は１箇所につき5%未満でなければならない。

5.6　エアフィルター

変更あるいは取り外しが認められる。

5.7　キャブレター（含複数）

ジェットおよびチョークのみ変更が認められる。公認された銘柄およびタイプ、また製造者の仕様は保持されなければならない。

5.8　クランクシャフト

鉄系素材で製作された構成要素により交換することができる。ただし、それがオリジナルの構成要素と設計および全ての寸法が同一であることが条件とされる。オリジナルのメインベアリングキ

ャップ、あるいはオリジナルと同じ素材により同一の型（パターン）に製造された再製造キャップは、保持されなければならない。

6. 冷却装置

6.1 ラジエター

6.1.1 当該モデルについて製造者が提供したラジエターは許可されるが、その取り付けシステムはいかなる方法によっても変更されてはならず、取り付け位置も変更してはならない。

6.1.2 ラジエタースクリーンの追加は、固定式であっても移動式であっても、制御システムによって制限されることなく、認められる。

6.1.3 水冷エンジンのヒーターマトリックスと空冷エンジンの熱交換器を取り外すことはできるが、位置を変更することはできない。

6.1.4 水パイプの位置は自由。

6.2 ファン

6.2.1 ブレードの数および寸法（あるいはその完全な取り外し）は自由。

6.2.2 ファンの動作をクラッチによって一時的に停止することができる。

6.2.3 オリジナルのファンを電気式ファンに変更することが認められる。

6.3 サーモスタット

銘柄および型式は自由。

7. スプリング

サスペンションスプリング以外のスプリングは、数、素材、およびレートが、置き換え元のスプリングのピリオドの仕様に同一であれば、他のものと交換することができる。

8. トランスミッション/ クラッチ/ ギアボックスおよびファイナルドライブ

8.1 量産ツーリングカーについてはグループ１、標準グランドツーリングカーについてはグループ３の製造者の仕様に記載された、最大２セットの代替ギアボックスレシオとファイナルドライブレシオを使用することができる。

8.2 ドッグクラッチでギアを選択するギアボックスは認められない。

8.3 既存のギアボックスへのオーバードライブシステムの追加装備は、ピリオドの仕様に適合する場合に限り認められる。

8.4 当初のクラッチ制御装置は変更してはならない。

9. ブレーキ

9.1 フロントおよびリアブレーキ間の圧力制限装置は、ピリオドの仕様に含まれている場合にのみ装備することができる。

9.2 ブレーキパイプは、柔軟性のある防護ケーシングによって保護することができる。

9.3 ブレーキライニングの素材は自由であるが通常の整備上の機械加工のみが認められる。

9.4 サーボ補助装置が普通装備となっている場合には、接続を切ってはならない。

10. ホイールベース、トレッド、最低地上高

10.1 ホイールベースおよびトレッド

10.1.1 ホイールベースおよびトレッドは、公認されたものであるか、モデルが公認されていない場合は、製造者のオリジナルの仕様に合致したものでなければならない。

10.1.2 トレッドに認められる公差は ± 1%。

10.2　最低地上高

車両の全ての懸架部分は、最低100mmの地上高を有し、~~行事~~競技中のいかなる場合にも、任意の側から800mm x 800mm x 100mmのサイズのブロックを車両の下に通すことができなければならない。

最低地上高は、適格性認定デリゲート（ Eligibility Delegates）によって指定された表面の上で、1993年にFIAより発行された公認マニュアルに従い、~~行事~~競技中いつでも計測できる。

11.　重量

~~行事~~競技中いつでも、車両重量はFIA公認の最低重量を下回ってはならない。または、モデルが公認されていない場合は、ピリオドの仕様で規定された最低重量を下回ってはならない。

12.　バンパー

12.1　バンパーが車体の一体性を保つ絶対必要な部分構成していない限り、ラリーを除き、公認車両のバンパーおよびその支持体は取り外さなければならない。

12.2　以下の車両は、バンパーが車体の一体性に必須の部分を構成していると見なされる:

－Jaguar Mark 1 and 2
－Austin and Morris Mini、また、これらの派生車両全て。
－Ford Falcon
－Ford Mustang
－Volvos 120タイプ全て。
－VEB Wartburg、全てのタイプ。
－Abarth 850TC and 1000
－Porsche 911、全てのタイプ。
－Lotus Elan

12.3　ラリーに競技参加している車両は、モデルのピリオドの仕様に合ったバンパーを取付けていなければならない。ただし以下の場合を除く：

－モデルが、バンパーなしでピリオド当時公認されていた、あるいは
－当該モデルが、ピリオド内のFIA規定に従って開催された~~行事~~競技に、バンパーなしで競技していた。

13.　スペアホイール

スペアホイールは、以下を条件に、車両から取り外すことができる：

－公認された最低重量が常に遵守されている。
－ラリーでは、交通法規が遵守されなければならない。

14.　補助的付加物

14.1　ピリオドの仕様あるいは公認書式に含まれていなかった補助的付加物は、車両の挙動に影響を及ぼさず、エンジンの性能、操舵、トランスミッション（伝達系統）、接地性、制動に、間接的にも影響を及ぼさない限り、制限なく許可されるが、

こういった付加物は、美観または車内の居住性に関するもの（照明、暖房、ラジオなど）、および運転の操作性や安全性を高めるもの（スピードパイロット、ウインドスクリーン、ウォッシャーなど）とする。

14.2　3.4.1 に規定されている車両のシルエットは改変してはならない。

14.3　ステアリングホイールの位置（右ハンドルか左ハンドルか）は、製造者が当該モデルをその仕様で提供している限りは任意に選択できる。

14.4　以下が認められる：

14.4.1　ホーン（警音器）は、交換または追加できる。同乗者の操作のために改造することができる。

14.4.2　ウインドスクリーンは、ヒーターデフロスター（霜取り装置）を組み込んだ同一の材質のものと交換することができる。

14.4.3　暖房装置は、当該車両の製造者カタログに掲載されている代替ユニットと交換することができる。

14.4.4　鋭利な端部が露出しない限り、車体外部の装飾（ラジエターグリルおよび前照灯周辺の装飾を除く）を取り外すことができる。

14.4.5　当初の速度計は、交換するものが同じハウジングにぴったり合うアナログタイプの場合には、取り替えてもよい。また、アナログタイプ計器を追加することもできる。

14.4.6　電気式水温計を、毛管タイプのものに取り替えることができる。また、標準のマノメーター（圧力計）を、より精度の高いものと交換してもよい。

14.4.7　ジャッキアップポイントの強化、位置の変更、追加は認められる。

14.4.8　バンパーガード（オーバーライダー）は取り外すことができるが、バンパーはその位置になければならない（本付則の12項に従って取り外される場合を除く）。

14.4.9　グローブボックスとドアポケットは、拡大する改造のみが認められる。

14.4.10　~~行事~~競技の規則によって、アンダーシールドの装備が認められる場合は、ブレーキおよび燃料配管を保護することができる。

14.4.11　登録番号の位置と外観は、当該車両が所有されている国の法律的要件を満たす限り、自由。

14.4.12　代替のステアリングホイールを装備してもよい。しかし、ステアリング支柱取り付けの当初の方法は保持されなければならない。

14.4.13　電気回路に追加のリレーとスイッチを付加してもよい。また、バッテリーケーブルを延長することもできる。

14.4.14　全ての電気スイッチの目的、位置および、追加付属品の場合にはその数も、自由に変更することができる。

14.4.15　ホイールの装飾品を取り外したり、ホイールバランスを調整することができる。

14.4.16　ナットおよびボルトは交換および／あるいはピンかワイヤーで固定することができる。

14.4.17　当該車両の空力的特性に影響を与えない限り、前照灯のカバーを装着することができる。

14.4.18　瞬間的なリリース（«フライオフ（fly-off）»機能）のために、ハンドブレーキを改造してもよい。

14.4.19　車両の製造者あるいは外部の供給業者から供給された、当該クラスの属するピリオドの全ての種類の脱着式ハードトップ。

APPENDIX IX

Modifications authorised for Cars of period E, F and G1 for Competition Touring Cars and Competition Grand Touring Cars

付則 IX: ピリオドＥ、ＦおよびＧ１の車両について、競技用ツーリングカーおよび競技用グランドツーリングカーに認められる改造

付則 VIII の改造および／あるいは要件に加えて、以下の追加の改造がピリオドＥ、ＦおよびＧ１の競技用ツーリングカーおよび競技用グランドツーリングカーに認められる。

これ以外の改造は認められない

1.　シャシー

シャシーは、付則Ｋ項7.3.6を遵守しなければならない。

2.　サスペンション

2.1　スタビライザー

2.1.1　追加的なホイールの配置装置を構成しない限り、スタビライザーの装着は認められる。

2.1.2　スタビライザーは調整式であってはならず、中まで均質な棒材でできた一体構造でなければならない。

2.1.3　サスペンションのジオメトリーに影響を与えない限り、ローズジョイントを使用することができる。

2.2　ショックアブソーバー

可変式ショックアブソーバーは、ピリオドの仕様と同じタイプのものが認められる。

2.3　スプリング支持体

2.3.1　調節式のスプリング・プラットフォームおよびライドハイト（車高調整）は、当該モデルのピリオドの仕様でない限り、禁止される。搭載する場合は、当初の調整方式でなければならない。

2.3.2　オリジナルの支持体は改造してはならない。

2.4　サスペンションスプリング

2.4.1　サスペンションスプリングは、タイプと数が置き換え元のスプリングのピリオドの仕様と同一であるならば、その他のものと置き換えることができる。

2.4.2　コイル／リーフの数は自由。

2.4.3　変数レートスプリングは、それがピリオドの仕様である場合にのみ使用できる。

2.5　サスペンションのブレース固定／補強バーあるいはストラット、およびアンチトランプ（座金）バー

当該モデルのピリオドの仕様でない限り、禁止される。

3.　スプリング

サスペンションスプリング以外のスプリングは、数が置き換え元のスプリングのピリオドの仕様に同一であれば、他のものと交換することができる。

4.　発電器および点火装置

ダイナモ（直流発電器）を、ピリオド当時入手可能であった仕様と同等、または、それ以上の出力のオルタネーター（交流発電器）に交換することは認められるが、発電器の稼動システムと方式は変

更してはならない。歯の付いたプーリーは許可されない。標準仕様を下回る直径のスパークプラグは、ピリオドに使用された証拠が存在する場合、適切なアダプターと共に使用することができる。

5. エンジン

5.1 再ボーリング

再ボーリングによる増大が車両のピリオドの容積クラスを変更しないことを条件に、オリジナルのボアより最大で1.2mm大きくすることが認められる。

5.2 シリンダーヘッドおよびブロック

ブロックまたはシリンダーヘッドの表面を機械加工すること、および／あるいはガスケットを抜くか異なった厚さのガスケットを使用することによって圧縮比を変更することができる。

公認されたロッカーアーム組立品のみが使用可能である。

5.3 ピストン、カムシャフトおよびバルブスプリング

これらを改造すること、あるいは別の仕様かまたは製造者の代替ピストン、カムシャフトおよびバルブスプリングを使用することは、その数が公認されたエンジンにおける数を超えない限り認められる。

5.4 仕上げ

エンジン部品の機械加工仕上げ、磨き仕上げおよびバランス取りが、以下を条件に認められる：

5.4.1 これらの処理が、素材の追加を伴うことなく実施できること。

5.4.2 量産されていること、本規定により認められていること、および／あるいは公認されているということで、これらの部品の出所を疑いなく確立することが常に可能であること。

5.4.3 車両の公認書式に記載された寸法および重量が、書式あるいはピリオドの付則J項に指定されている公差を考慮して、遵守されていること。公差が書式に指定されていない場合、重量についてのみ公差± 5%を考慮することができる。寸法については付則K項3.8項参照。

6. オイルシステム

6.1 エンジンオイルのためにのみ、オイルフィルターおよび／あるいはオイルクーラーを追加することができる。

6.2 オイルクーラーは、上から見た場合に、車体の外周内に収まっていなければならない。

6.3 固定式あるいは移動式のサンプバッフルとゲートは認められる。

7. 排気システム

7.1 排気マニホールドは、オリジナルと同一を保持しなければならないが、サイレンサー（消音器）と排気パイプは自由である。

7.2 最終的な排気音量レベルは、~~行事~~競技が開催される国の法的制限枠内になければならない。

7.3 排気パイプの出口は、地上から10cm以上45cm以下に位置すること。それらは車両の外周範囲内で、外辺から10cm未満にあって、ホイールベースの中心を通る垂直面より後方に位置しなければならない。この排気管出口は、当該モデルのピリオドの仕様である場合にのみ、車体外辺より外に出ることが許される。

さらに、加熱したパイプによる発火を防ぐために、適切な防護が実施されなければならない。

7.4 排気システムは、暫定的なものであってはならない。排気ガスは、排気ガスシステムの終点からのみ排出できる。シャシーの部品を排気ガスの排出に使用してはならない。

8. 燃料システム

8.1　電気式燃料ポンプを、機械式ポンプと交換することができ、その逆も認められる。それらの数と位置を変更することができる。

8.2　一切の燃料タンクは、5.5項に合致していなければならず、当初公認された、あるいは特定された容量を超えてはならず、当初の位置かまたはトランク内になければならない。

8.3　燃料パイプの位置は自由。

9.　キャブレターおよびエアフィルター

9.1　キャブレターは、以下を条件に、当該モデルの公認書式に特定されたものと異なる他のキャブレターに置き換えることができる：

9.1.1　銘柄と設計の全ての細部および作動原理が、当該モデルのピリオドの仕様のキャブレター（含複数）と同一である（ジェット、スロットル、ポンプ、チョークの数などについて）、かつ

9.1.2　これらのキャブレターが、当初の取り付け具を使用して、吸気マニホールドに直接取り付けることができる。

9.1.3　上記を考慮し、ピリオドG1ではキャブレターの銘柄は自由であったため、当該モデルにピリオドで使用されている限り、どのような銘柄のキャブレターも使用できる。

9.2　エアフィルターおよびそれらのハウジングは、ピリオドの仕様の吸気トランペットに交換することができる。

10.　トランスミッション

10.1　ギアボックス

ピリオドの仕様のギアボックス（マニュアルまたはオートマチック）およびレシオのみを使用することができる。ヘリカルカットのピニオンは、ストレートカットのものと交換することができる。

10.2　ファイナルドライブ

ピリオドの仕様のレシオのみを使用することができる。

10.3　ディファレンシャル

当該モデルのピリオドの仕様に適合するリミテッド・スリップ・ディファレンシャルを使用することができる。

11.　ホイールとタイヤ

11.1　ホイール

ホイールは、公認されたものであるか、ピリオド当時に入手可能であった仕様のものでなければならない。

11.1.1　改造後の取り付けシステムが、当該モデルでピリオド当時に使用されていた場合には、取り付けシステムの改造を伴うホイールの強化を行うことができる。

11.1.2　ピリオドＦおよびＧ１の競技用ツーリングカーおよび競技用グランドツーリングカーは、当初のホイール寸法のミニライト«Minilite»スタイルの合金ホイールを装備することができる。ただし、ピリオドの仕様の軽量ホイールが入手できない場合に限る。許可される最大トレッド幅が遵守されなければならない。

11.2　タイヤ

8項を遵守しなければならない。

12.　ブレーキ

制動システムは、次の例外を除き、完全にピリオドの仕様に合致したものでなければならない:

12.1　制動装置は２つの異なる油圧回路を通じて４つのホイール全てに同時に作用する二重の回路機能に改造することができる。ただし、これがペダルの位置および取り付け、あるいは車体の構造に影響を及ぼさないことを条件とする。サーボ補助システムは、装備しても接続を切ってもよい。

12.2　ピリオドの仕様に含まれていない限り、圧力制限装置を油圧式ブレーキシステムに装備してはならない。フロントおよびリアホイール間の制動効果の均衡を取ることが可能な装置は､いかなる場合にも、運転席にいるドライバーが操作できるものであってはならない。

12.3　ブレーキディスクを改造することはできない。

12.4　摩擦材料と取り付け方法は自由であるが、摩擦面の寸法は公認書式に示された通でなければならない。

13.　コクピット

13.1　ウインドスクリーン

13.1.1　代替素材の使用に関する特別措置が認められている特定車両でない限り、ウインドスクリーンはラミネートガラスでなければならない。

13.1.2　1955年以前に製造されたオープンカーについては、ウインドスクリーンがスカットル（scuttle）の最上部の表面から垂直に最低20ｃｍ上方に出ている限り、自由である。

13.1.3　1955年～1961年（両当該年含む）に製造された車両については、ウインドスクリーンは以下の最低寸法を有していなければならない:

13.1.3.1　スカットルの最上部表面上方の垂直の高さ: 20cm,

13.1.3.2　幅：1000cm^{3}までの車両は90cm まで、 1000cm^{3}超の車両は100cm。

13.1.4　ウインドスクリーンの付属部品（フレーム、取付締具、シールなど）の改造は認められない。

13.2　リアウインドウ、ドアウインドウおよびわき窓（クォーターライト）は、安全ガラスあるいは最低厚み5mmの堅牢で透明な素材のものでなければならない（FAAタイプの素材：　例　Lexan 400が推奨される）。

13.3　垂直に開くサイドウインドウを、水平にスライドするものに取り替えてもよい。

13.4　上記13項3に厳密に合致する場合を除いて、ウインドウの附属部品（フレーム、取付締具、シールなど）の改造は認められない。

13.5　前部座席を変更することができる。同乗者座席とクッション部分を取り除くことができる。

13.6　床と天井のトリムを取り除くことができる。ドアのトリムは交換することができる。

13.7　操作部およびその機能は、製造者の仕様に沿ったものでなければならない。しかし、ステアリング支柱を下げ、ハンドブレーキを延長し、コクピット内の他の場所に移し、「フライオフ«fly off»」機能に転換するという改造範囲内で、操作性向上のためにそれらの改造を行うことは許可される。

14.　アンダーシールド

車両下側への保護シールドの追加は、当初の公認書式にその種のシールドが示されているか、または特別規則書で認められている場合に限り許可される。

15.　空力補助装置

禁止される。

16.　バラスト

車両の重量はバラストで補足することができる。ただし、バラストは、強固な一体形成のブロックで、コクピットの床に工具を使って固定され、車検技術委員が見ることができ、封印することのでき

るものでなければならない。確実に固定されたスペアホイールは、バラストとして使用することができる。

17. 車体

17.1 競技用グランドツーリングカーのみ、車体について、2.3.7項に示される通り、グランドツーリングカーを対象とする当時有効であった国際規則の範囲内で、当該ピリオドで実施された改造を含めることが認められる。

車体は、当該ピリオドにてFIAの規則に基づき開催された国際競技で、当該モデルに対して使用された**完全な**仕様形状（コンフィギュレーション）と合致していなければならない。

17.2 公認された車体が改造された場合、FIA公認書式の当該車両の履歴として、日付、内容、改造理由とともにこれを申告しなければならない。

17.3 リトラクタブル・ヘッドライト（格納式前照灯）は、完全な機構がそのまま保たれたオリジナルのものでなければならない。

APPENDIX X

Technical Regurations for Formula One Cars From 1966 Onwards

付則 X: 1996 年以降のフォーミュラ１車両の技術規定

1. 一般規定

フォーミュラ１車両は、単座席で、ピリオド分類が‘GR’、‘HR’または‘IR’のフォーミュラ１レーシングカーである。

（«GR» 1966/1/1から1971/12/31までのピリオドの単座席レーシングカー）

（«HR» 1972/1/1から1976/12/31までのピリオドの単座席レーシングカー）

（«IR» 1977/1/1から1982/12/31のピリオドの単座席レーシングカー、および1977/1/1から1985/12/31までの3リッターＦ１）

車両は、当該車両の製造された年、あるいは国際競技に参加した年に有効であったFIA F1規則に合致していなければならない。車両はピリオドの証拠が存在する1966/1/1から1985/12/31の間の国際フォーミュラ１競技に参加し、車検に合格していなければならない。

当該ピリオド（1966/1/1～1985/12/31）にグランプリチームによって製作され、製造年に有効であったFIA F1規則に合致したプロトタイプF1車両も受け入れられる。ただし、その車両がグランプリチームによって当時のテストあるいは開発車両として使用されていたことを示す証拠と、その起源、オリジナル仕様および経歴を明らかにする証拠が示されること。

F3000競技のために製作された車両、またはF3000競技でのみ使用された車両には、参加の資格は無い。1500cm³過給器付エンジンの車両、3500cm³自然吸気エンジンの車両、あるいはガスタービンエンジン車両は、パレードおよびデモンストレーションに限り容認される。フォーミュラ１車両は付則K項の関係する項に合致していなければならない。

車両の構造上、実現可能である場合、全てのドライバーはFIA認定のFHR（前頭部の動きを抑制する）装置を着用しなければならない。

2. シャシー

シャシーは、オリジナルの設計と構造に合致していなければならない。材質を追加することにより複合素材のシャシーを修理しても良いが、専門の検査技術がそのシャシーに用いられなければならず、また、その検査の証明書がFIA HTPに添付されなければならない。シャシーに対して他のいかなる変更も行われてはならず、また、付則Ｋ項5.13.4に明記される場合を除き、当該車両が国際競技シリーズに参加した期間（以後「国際競技期間」という）の全ての安全要件を満たしていなければならない。

3. 前後サスペンション

サスペンションは、製造者の仕様に合致するか、ピリオドの証拠が存在するシステムに合致しなければならない。スプリングは、可変レートスプリングあるいはダブルスプリングの使用を示すピリオドの証拠が無い限りは、シングルかつ一定のレートでなくてはならない。ガス充填、あるいは別体式リザーバーのショックアブソーバーは、本選手権で競技する全ての車両について禁止される。オリジナルでアクティブサスペンション装置が装着されていた車両は、当該モデルのピリオドで使用されていた非アクティブの装置に変更しても良い。

ショックアブソーバーはピリオドにて使用されていたものでなければならない。

4. エンジン

搭載されるエンジンは、製造者の仕様に合致する、あるいはピリオドの証拠が存在する同一銘柄、同一モデル､同一タイプでなければならない。エンジンのカテゴリーは次の通り。

i) 3000cm^{3}を超えない自然吸気エンジン
ii) 1500cm^{3}を超えない過給器付エンジン（パレードおよびデモンストレーションに限る）
iii) 3500cm^{3}を超えない自然吸気エンジン（パレードおよびデモンストレーションに限る）
iv) ガスタービンエンジン（パレードおよびデモンストレーションに限る）

ピリオドの容積上限を下回るエンジンは、車両の国際競技期間の間に用いられたスウェプトボリューム（swept volume）を超えて増大できない。

レースへの参加のため、フォーミュラ１車両は、3000cm^{3}を超えない自然吸気エンジンによってのみ動力を与えられる。エンジンは、国際競技に参加していた間にオリジナルで車両に搭載されていたのと同一のタイプでなくてはならず、ピリオドの証拠が存在しなくてはならない（例えば、Cosworth DFV、Ferrari flat and V12、Alfa Romeo V8、BRM V12、etc）。Cosworth DFV（ロングストローク）がオリジナルで搭載されていた車両は、Cosworth DFV ss（ショートストローク）を使用しても良い。しかし、Cosworth DFYをオリジナルで搭載していた車両に限っては、ピリオドの証拠が存在すれば、Cosworth DFYを使用してよい。

上記ii)、iii)およびiv)の車両向けのHTPは、表紙に«FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY»と記載されなければならない。

（注：バルブキャップを除き、エンジン構成部品にチタニウムを使用することは禁止される。ただし、その使用を裏付けるピリオドの証拠がある場合を除く。）

5. 点火

点火システムは車両の国際競技期間に使用されていたタイプでなくてはならない。電子式レブリミッター装置を車両に装着しても良い。DFV／DFYエンジンへの電子式エンジン制御装置の使用は許されない。

6. スタート

車両に臨時的に接続して利用する外部エネルギー源を、スターティンググリッドおよびピットでエンジンをスタートさせるために使用することができる。

7. 装置

電子式の装置は装着しても良いが、装着に伴うデータ取得は次の機能に限られる；エンジン回転数、エンジン油圧、エンジンオイル温度、冷却水温度および燃料圧力。ホイール回転センサーは、プライベートテスト期間に限り使用しても良いが、競技の期間中は、タイム計測が行われないフリー走行時も含み、車両から取り外さなければならない。

8. 潤滑

オイルクーラーの位置を変更しても良いが、車両のシルエットを変更してはならない。3000cm^{3}の容量のキャッチタンクを装着すること。

9. 燃料系

燃料タンクは、付則J項第253条14に規定される安全基準に合致していなければならない。競技参加者が安全燃料タンクを使用する場合、そのタンクは必ずFIA認定の製造者により製造されたものである

こと。FIAの認定を得るためには、製造者は自身の製品の品質とその一貫性（均質性）、ならびにその製品がFIA認定の仕様に合致していることを証明しなくてはならない。FIAにより認定された安全タンク製造者は、認定された基準に従ったタンクを顧客に納入することを保証しなければならない。この目的のため、納入される各々のタンクには、製造者名、製造日とシリアルナンバーが明示されていること。FIAは、関係製造者によって提出された書類を検証したうえ、他の技術仕様を承認する権利を留保する。（FT3-1999、FT3.5またはFT5タンクの技術仕様は、要請すればFIA事務局から入手可能である。）

標準のタンクを使用しているピリオドGR、HRおよびIRの全ての車両は、その内部をアメリカ軍仕様MIL-B-83054に合致したセーフティフォームで満たすこと。車両は、容量を減じた燃料タンクを使用しても良いが、タンクはFIA承認の製造者によって製造され、タンクの設計と手順（方法論）は製造者によって承認されたものであること。容量を減じたタンクは、オリジナルのタンクが収容されていた容積の中に設置されなければならなず、タンクの周囲の空間（隙間）は、上記の仕様に従ったフォームで完全に満たされなければならない。

およそ５年で、安全タンクの経年劣化による材質の強度低下が見込まれる。ブラダーは製造日から５年を超えて使用してはならない。ただし、製造者によって検査され、さらに２年間の再保証が与えられた場合を除く。

燃料ブラダーは、製造日から７年を超えて使用されてはならない。

10.　ギアボックス

オリジナルでセミオートマチック・トランスミッションが装着されている車両は、マニュアルギアボックスに交換してもよい。ギアボックスは車両の競技履歴の間に使用されたものと同一のタイプおよび仕様でなければならない。

11.　ファイナルドライブ

ディファレンシャルを含むファイナルドライブは、そのタイプの車両の製造者仕様に合致し、ピリオドの証拠が存在するタイプでなければならない。

12.　ブレーキ

パレードおよびデモンストレーションに使用される車両に限り、カーボン（パッド）／カーボン（ディスク）ブレーキを使用してもよい。オリジナルでカーボン／カーボンブレーキが装着されていた車両は、同時代に存在したキャリパーと従来型のパッドの付いたスチールのディスクに交換してもよい。

13.　ホイール

ホイールは、車両の国際競技期間で使用されていたオリジナルの直径でなければならない。リム幅を増大させてはならないが、入手可能なタイヤを装着させるために縮小させてもよい。ホイールは、付則K項のコンディションテスト規定に合致していなければならない。

14.　タイヤ

サラブレッドグランプリ用指定コントロールタイヤは、Avon A11コンパウンドのクロスプライタイヤとし、このタイヤのみ使用できる。ウェット天候での使用に限り、スタンダードの≪クラシック・フォーミュラ・ウェット≫パターンのAvonクロスプライレースタイヤを使用できる。１セットを超え

るスリックタイヤを選手権各競技に持ち込んではならない。カテゴリーG車両は、CR65トレッドパターンを使用したDunlopの溝付きタイヤを使用してもよい。

タイヤ加熱装置の使用、あるいはタイヤトレッドのヒステリシスに影響を与える人工化合物を塗付することは、厳に禁止される。

15. 車体

車体は、その活動していた国際競技期間に使用されていたデザインでなければならない。車体は、その活動していた国際競技期間に使用されていた外装を提示していなければならない。（競技が開催される国の法律に従うこと）。車両の国際競技期間に使用されていたタイプの消火装置が搭載され、作動可能な状態でなければならない。消火装置は、付則J項第274条14.1の基準に従い、補完されてもよい。

16. 空力補助装置

空力装置は、車両の国際競技期間にそのような装置を使用していた場合に限り､装着することができる。使用される装置は、その車両の国際競技期間に使用されたものと、デザイン、位置、寸法が一致していなければならない。

車両の非懸架部品に装着され、および／またはコクピットから調節可能な空力装置は禁止される。

当時、空力装置を装着して走行した車両は、空力装置なしで走行しても良い。

ピリオド（1981-1982）の間、固定された空力スカートで走行した車両は、オリジナルのスカートの固定とデザイン哲学を維持してよい。しかしながら､スカートは、義務付けられている静止状態における最低地上高40mmを維持するために修正されなければならない。摩擦ストリップは許されない。

地面と継続的に接触していることと一致する兆候を示している車両は、FIAテクニカルデリゲートの裁量により、審査委員会に報告される。

走行中に車両の最低地上高を低下させる一切の装置は、無効にされなければならない。

17. 灯火

全ての車両は、競技を通して正常に作動するレッドライトを保持していること。そのライトはFIAが承認したモデル（テクニカルリストNo.19参照）で、その表面は車両の中心線に対して90°で後方に向けられており、後方から明確に視認でき、車両中心線から100mmを超えない位置に取り付けられており、最低350mmの高さで、リアホイール中心線から450mm以上後方にあり、車両に通常に着座したドライバーがスイッチ操作できるものでなければならない。LEDライトが使用される場合、少なくとも90％の要素（素子）が作動すること。

18. 寸法、ホイールベース、トレッド、重量

ホイールベースは、ピリオドの証拠が存在する寸法から、1.1％（最大で1インチ＝25.4mm）を超えて変更してはならない。トレッドはピリオドの証拠が存在する寸法を超えてはならない。

車両重量は、燃料を除きオイルを満たした状態で計測して、18項に示される通りの、その車両がそもそも競技に参加していた年のFIA F1世界選手権技術規定に規定される最低重量を下回ってはならない。

重量測定のために車両が選出された場合、燃料を除くいかなるものも車両から取り除かれてはならず、また、いかなる液体、気体、固体も追加されてはならない。

競技を通じでいかなる時も、静止状態における車両の全ての懸架部分の高さは、40mmを下回ってはならない。

19. 寸法の表

以下の表を参照のこと。

<u>フォーミュラ１車両</u>　ピリオド寸法

Year	Total Weight Without Fuel	Front Wing Max Width	Front Wing Max Height	Front Wing Max Overhang	Rear Wing Max Width	Rear Wing Max Height	Rear Wing Max Overhang
1966	500kg						
1967	500kg						
1968	500kg						
1969	500kg						
1970	530kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	
1971	550kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	
1972	550kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	
1973	575kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	
1974	575kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	1000mm
1975	575kg	1500mm	front rim ht.		1100mm	800mm[1]	1000mm
1976	575kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	800mm[1]	800mm
1977	575kg	1500mm	ditto	1200mm		900mm	800mm
1978	575kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	900mm	800mm
1979	575kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	900mm	800mm
1980	575kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	900mm	800mm
1981	585kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	900mm	800mm
1982	585kg	1500mm	ditto	1200mm	1100mm	900mm	800mm
1983	540kg	1500mm	ditto	1200mm	1000mm	1000mm	600mm
1984	540kg	1500mm	ditto	1200mm	1000mm	1000mm	600mm
1985	540kg	1500mm	ditto	1200mm	1000mm	1000mm	600mm

ditto＝同上

フォーミュラ１車両　ピリオド寸法

Year	Front Wheels Max Width	Rear Wheels Max Dia	Rear Wheels Max Width	Car Height above rear wing	Car Overall Height	Ground Clearance
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976	21"	13" rim	21"	50mm		
1977	21"	13" rim	21"	50mm		
1978	21"	13" rim	21"		900mm	
1979	21"	13" rim	21"		900mm	
1980	21"	13" rim	21"		900mm	
1981	18"	26" OD	18"		900mm	60mm²
1982	18"	26" OD	18"		900mm	60mm²
1983	18"	26" OD	18"		1000mm	60mm²
1984	18"	26" OD	18"		1000mm	60mm²
1985	18"	26" OD	18"		1000mm	60mm²

１．この寸法は、懸架された平面（基準面）から測定。
２．最低地上高は、元々は60mm。
ピリオドに関係なく、最低40mmが全ての車両に許される

APPENDIX XI

REGULATIONS FOR PERIOD J1 AND J2 CARS APPLICABLE TO SPORTING RALLIES AND HILL CLIMBS

付則 XI：スポーツラリーおよびヒルクライムに適用される ピリオドＪ１およびＪ２車両の規定

１．　参加資格のある車両

1.1　ピリオドＪ１およびＪ２（1982年1月1日～1985年12月31日および1986年1月1日～1990年12月31日）の車両のみが以下の通り受け入れられる：

－ グループＢ車両　－　1600cm^{3}超および／あるいは過給器付き
－ グループＢ車両　－　1600cm^{3}以下
－ グループＡ車両
－ グループN車両

1.2　HMSCは、参加資格のある車両のリストを変更および／あるいは拡張する権利を留保する。

1.3　安全上の理由でグループＢ車両でもピリオドにてラリー参加を禁止されていた車両もあることに注意しなければならない。
同じ理由で、それら車両の使用はこのカテゴリーの競技にてまだ許可されていない（付則K項7.4.1参照）。

２．　技術規定

2.1　1.1に一覧されている車両は付則Ｋ項7および以下の項に合致していなければならない。

2.1.1　重量
ピリオドＪ１およびＪ２車両のピリオド当時の付則J項に明記されている最低重量は、現在指定されている追加の安全装備との調整をとるため25kg増量される。

2.1.2　電子装置
電子制御装置、エンジンマネジメントシステムおよび／あるいはセンサーが当初より装備されて公認されていた車両、あるいはその使用が許されていた車両は、ピリオド当時使用されていた通り、あるはピリオドの付則J項で要求されていたように、同じシステムをつなぎ、完全に機能する状態で使用しなければならない。

2.1.3　電子装置
ピリオドＪ２の過給器付き車両は、次のリストリクターを付けることによってのみ認められる：リストリクターの最大内径はグループNでは36mm、グループAでは38mm。

３．　安全に関する規則

3.1　1.1に一覧されている車両は、以下の条項に矛盾なき場合、第５項（安全）に定められた条項に従わなければならない。

3.2　1.1に一覧されている車両は以下を装備しなければならない：

3.2.1　サイドウインドウの飛散防止フィルム
ガラス製のサイドウインドウを保持しているピリオドＪ１およびＪ２の車両は、それらのウインドウの内側を透明な飛散防止フィルムで覆わなければならない。車検の際にフィルムの検出を容易にするため、フィルムに小さい穴を残しておくことが推奨される。

3.2.2　ウインドスクリーン・フィルム
ラミネートのウインドスクリーン装着のすべての車両は、損傷を防ぐために透明な保護用プラスチックカバーを使用できる。このカバーはウインドスクリーンとおなじサイズと形状であり、完全にそれに接していなければならない。

3.2.3　ロールケージ
図面については付則Ｖを、規定については付則VIを参照。

3.2.4　座席

ピリオドＪ１およびＪ２の車両の座席は、FIA基準8855/1999あるいは8862/2009の公認がされているものでなければならない。
ただし、8862/2009基準のみを受け入れるランチア037は除く。
座席支持具は公認規定に合致していなければならない。

3.2.5　取り外し可能なステアリングホイール
取り外し可能なステアリングホイールの取り付けは、ピリオドＪ１の車両に義務付けられる（地域/国内の当局承認を条件とする）。

3.2.6　燃料およびオイル配管 - 燃料見本の取り出し
ピリオドＪ１およびＪ２の車両は、量産の燃料およびオイルの配管を、付則J項第253条3.2に合致した金属製被膜（航空/エアロクイップ方式かそれと同等）の配管に交換しなければならない。燃料装置にはFIAテクニカルリストNo.5に掲載のドライブレーク燃料見本抽出カップリングが装備されていなければならない。

3.2.7　消火器
ピリオドＪ１およびＪ２の車両は、現行の付則J項第253条7.2に合致する消火装置１つ、および付則J項第253条7.3に合致する手動式消火器１つの取り付けがなければならない。

3.3　頭部の動きを抑制する装置(FHR)と座席ベルト
ピリオドＪ１およびＪ２車両のドライバーおよびコ・ドライバーは、現行のFIA付則L項第3章第3節に従う頭部の動きを抑制する装置と、現行の付則J項第253条6項に合致した、今現在FIA公認頭部拘束装置に適合する６点式座席ベルトを着用しなければならない。

APPENDIX XII

表１－アルミニウム合金の指定基準

付則XIIは、FIAウエブサイト（www.fia.com)に公開されている付則Ｋ項に掲載される。
(表訳略）